DEC 10 1969

Universitas
BIBLIOTHECA
Ottavienais

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/tableauhistoriqu00turp

TABLEAU

HISTORIQUE

DE LA MARINE

FRANÇAISE,

Depuis la fondation de la Monarchie jusques à nos jours.

PAR M. TURPIN.

A PARIS,

Par la Société des Libraires.

M. DCC. LXXXIII.

Avec Approbation & Permission.

DC
50
.A2T8
1783

TABLEAU
HISTORIQUE
DE LA MARINE
FRANÇAISE.

CHAPITRE I. §. I.

JE vais offrir un Tableau des révolutions arrivées dans notre Marine, avant & après l'entrée des Francs dans les Gaules, montrer ce que furent nos ancêtres, c'eſt allumer l'émulation de leur reſſembler. Si notre Marine a ſouffert quelques éclipſes, elle a eu auſſi ſes jours de

Universalis BIBLIOTHECA Ottaviensis

ſplendeur. La politique a ſouvent détourné les yeux de la mer pour les fixer ſur la terre ; mais toutes les fois que l'on a eu beſoin de maîtriſer l'Océan & la Méditerranée, l'audace Françaiſe en a défié les périls. Les circonſtances actuelles m'invitent à rappeller ce qui a été fait par nos peres, pour faire connaître ce que nous ſommes en état d'exécuter.

Il n'y a point de peuple qui puiſſe ſe glorifier d'autant de traits héroïques ſur mer que les Français. Et ſi quelquefois ils en ont abandonné l'Empire à leurs voiſins, c'eſt que la conſtitution nationale n'étant ni tout-à-fait militaire, ni tout-à-fait commerçante, les forces ſe ſont portées ſucceſſivement ſur les deux élémens, ſelon le beſoin du moment. Les Romains & les Carthaginois ſe diſputerent l'Empire de la mer par des motifs différens. Les uns armerent des flottes pour étendre leurs conquêtes, les autres pour accumuler par leur induſtrie commerçante les tréſors du monde. Les Romains, après un mêlange de revers & de ſuccès, eurent la ſupériorité, parce que la paſſion de la gloire fait

les Héros, au lieu que l'amour des richeſſes courbe l'âme vers la terre. Tyr & Sidon, fieres de leurs monceaux d'or, obéirent lâchement aux maîtres qui entreprirent de leur donner des fers. L'opulence des Républiques, ne leur donne point une puiſſance réelle; c'eſt avec le fer & non avec l'or qu'on aſſujettit les peuples.

Les Français, en entrant dans les Gaules, adopterent les mœurs & les uſages des vaincus, dont les inclinations étaient partagées entre le commerce & la guerre : ils avaient habité ſur les bords de la mer, où ils exerçaient la piraterie pour ſubſiſter. L'Empereur Probus, après les avoir vaincus, en tranſplanta une troupe dans le Royaume de Pont : ennuyés de leur captivité, ils ſe ſaiſirent de quelques vaiſſeaux, & n'ayant d'autre reſſource que la piraterie, ils ravagerent la Grece & l'Aſie; ils prirent & ſaccagerent Syracuſe, qu'on regardait comme la dominatrice des mers. Tacite peint les Francs comme le peuple le plus redoutable par ſes brigandages maritimes. Voici comme en parle Apollinaire. „ Tous les rameurs

» ſont autant de Pirates. Ils com-
» mandent & obéiſſent tour à tour;
» maîtres & diſciples, ils s'inſtrui-
» ſent les uns les autres; ils attaquent
» avec une impétuoſité qu'on ne peut
» ſoutenir, & quand ils ſont décou-
» verts, ils s'échappent avec vîteſſe.
» La moindre réſiſtance irrite leur
» fierté, & le vaincu n'en doit at-
» tendre aucun quartier; les naufra-
» ges, au lieu de les étonner, les
» familiariſent avec les périls; toutes
» les mers leur ſont connues; ils
» prennent le tems de la tempête
» pour ſurprendre leurs ennemis; l'a-
» vidité du butin les précipite au
» milieu des flots & des rochers. »

La néceſſité d'affermir leur domination naiſſante dans les Gaules, les força de tourner leurs inclinations vers les guerres de terre; mais ils n'oublierent jamais d'avoir des flottes pour défendre & accroître leurs nouvelles poſſeſſions. Le peuple conquis leur en donnait l'exemple. Les anciens Marſeillois, peuples tranſplantés de la Phocide dans les Gaules, ont été regardés par toute l'antiquité comme les plus habiles Navigateurs du Monde.

Euthimenes, né à Marſeille, fut le premier qui parcourut l'Océan Atlantique. Ses voyages n'ont été traités de fabuleux que parce qu'il révéla des vérités inconnues, & que l'expérience a confirmées. Pytheas, né dans cette même Ville, parcourut les mers depuis l'embouchure du Tanaïs juſqu'à Cadix, traverſa le Pont-Euxin, l'Archipel & la Méditerranée; ce Navigateur audacieux cotoya enſuite l'Eſpagne, la France, & bravant les tempêtes de la Manche, il cingla vers le Nord, où il découvrit l'Iſle de Thule, qu'on regardait alors comme les bornes du monde. Ce fut en marchant ſur les traces de ces intrépides Marſeillois, que Hannon oſa ſe confier à l'Océan. Les Carthaginois conſerverent la ſupériorité ſur mer, tant qu'ils eurent les Gaulois pour Alliés. Annibal ne repaſſa en Afrique qu'après que leurs flottes, réunies à celle des Romains, l'eurent mis dans l'impuiſſance de recevoir de nouveaux ſecours.

La Ville de Vanne, dès les tems les plus reculés, ſe rendit redoutable ſur l'Océan. Ce fut de ce peuple que

Jules-Céſar emprunta la coutume de peindre ſes voiles en bleu, & de vêtir ſes matelots de la même couleur, afin qu'on ne pût reconnaître ſes vaiſſeaux de loin. Vanne fut la Ville qu'il eut le plus de peine à ſoumettre ; & pour ſe venger de ſa réſiſtance, il en fit pendre tout le Sénat & les priſonniers qu'il avait faits.

Dès que les Gaulois & les Francs furent confondus, ils parurent moins ſur les mers, mais ils s'y montrerent toujours redoutables. Sous la premiere race de nos Rois, les Danois firent une deſcente en France, & comme ils remontaient dans leurs vaiſſeaux chargés de butin, ils furent attaqués & défaits par Theodebert, petit-fils de Clovis. L'Hiſtoire fait encore mention d'un armement, qui ſous le regne de Gontrand ravagea les côtes de la Galice & de la Septimanie : il eſt vrai que les Français, occupés à reculer leurs frontieres ſur la terre, négligerent la Marine, où ils ne pouvaient remporter que des victoires ſtériles ſur des brigands qui n'avaient rien à perdre.

La ſeconde race eut quelques mo-

mens d'éclat sous Charlemagne. Les Sarrasins d'Afrique & d'Espagne infestaient les côtes de France ; leurs incursions le mirent dans la nécessité d'entretenir des vaisseaux, depuis l'embouchure du Tibre jusqu'à l'extrêmité de la Germanie. Ces armemens formidables ne purent en imposer à l'audace des Normands, qui regardaient la mer comme leur domaine. Hélas! s'écriait ce Prince, témoin de leurs ravages, si ces pirates osent insulter nos côtes de mon vivant, que n'oseront-ils pas après ma mort? L'événement justifia ses craintes. Il sut les contenir sans pouvoir les détruire. Une flotte armée de dix mille hommes qui parcourt deux cens lieues de côtes, exige au moins cinquante mille hommes pour les défendre.

La Marine, sous la troisieme race, sortit de sa langueur. Il est vrai que dans les deux premieres Croisades, il y eut une prodigieuse quantité de navires de transport, mais il y eut peu de vaisseaux de guerre. Il était impossible à nos Rois d'en équiper, puisqu'ils n'avaient point de ports. Les grands vassaux érigés en Souve-

rains, étaient les maîtres de la Normandie, de la Bretagne, de la Guyenne, & de toutes les Provinces Maritimes. Philippe Auguſte, ſubjugué par l'exemple de ſes prédéceſſeurs, qui dépeuplaient l'Europe pour ravager l'Aſie, acheta des Génois tous ſes vaiſſeaux; mais quand il fut poſſeſſeur tranquille de la Normandie, il n'eut plus beſoin de ſecours étrangers. La paſſion des anciens Normands pour la mer s'était perpétuée chez leurs deſcendans, & de pirates devenus guerriers magnanimes, ils donnerent à l'Europe des leçons d'héroïſme. La France n'était point aſſez commerçante pour conſerver pendant longtems ſa ſupériorité ſur les deux mers. Toute puiſſance maritime s'épuiſe par ſes propres victoires; il n'y a que la reſſource vivifiante du commerce qui perpétue & fortifie ſes forces. Les Français guerriers étaient alors ſans induſtrie; ils perdirent deux batailles navales, & cette diſgrace ne fut réparée que ſous le regne de Saint Louis. La mer fut couverte de ſes vaiſſeaux, & lorſque ce Prince partit de Chypre pour Damiette, il mit

à la voile avec huit cens vaiſſeaux tant grands que petits. Il eſt bon d'obſerver que ces vaiſſeaux, n'ayant point de ſabords, portaient beaucoup de combattans & peu de canons; ils n'étaient point percés des deux côtés pour les batteries. On était obligé de placer les canons ſur le plancher des vaiſſeaux, ou ſur la proue & ſur la poupe, comme on fait aujourd'hui ſur les galeres. Quoique ſous les Rois de la troiſieme race les navires euſſent peu d'artillerie, les combats n'en étaient pas moins ſanglans. Ce fut l'abordage qui toujours décida la victoire juſqu'au regne de François Ier. Du Bellai, en parlant des trois fameuſes batailles gagnées par l'Amiral d'Annebaut, contre les Anglais, remarque comme une choſe extraordinaire qu'il fut tiré plus de trois cens coups par les deux flottes, dont l'une était de quatre-vingt-dix vaiſſeaux & l'autre de cent. Les vaiſſeaux étaient auſſi beaucoup plus petits qu'aujourd'hui, & quand Richelieu en eut fait conſtruire un de ſoixante & douze canons, on le regarda comme un prodige de l'art.

La priſon du Roi Jean épuiſa la France ſans lui faire perdre l'Empire de la mer. Jean d'Harcourt & Mathieu de Montmorenci, ſous le regne de Philippe-le-Bel, firent une deſcente en Angleterre, où ils s'emparerent de Douvres qu'ils ſaccagerent. La France, quelque tems après, remporta deux célebres victoires, l'une ſur les Flamands devant Zircrzée en Zelande, & l'autre ſur les Anglais auprès de l'Iſle de Greneſai, où trente-ſix vaiſſeaux Français en battirent quarante-ſix ennemis. Charles V, ſucceſſeur du Roi Jean, ſon pere, arma une flotte puiſſante qui remporta devant la Rochelle une victoire complette ſur les Anglais, dont tous les vaiſſeaux furent pris ou coulés à fond. Quelque tems après, Jean de Vienne, Amiral de France, prit & brûla Rye, ſaccagea l'Iſle de Wigt & pluſieurs autres Villes d'Angleterre. Édouard humilié de ſe voir inſulté dans ſon Iſle, ne put ſurvivre à cet outrage; ce Roi, qui avait vécu dans le ſein de la gloire, ne put ſupporter les revers de la fortune.

Charles VI, ſon ſucceſſeur, après

avoir calmé les tempêtes qui agitaient la France, les raſſembla ſur ſes voiſins. Il n'avait point de vaiſſeaux, il en acheta chez l'étranger, & ſur-tout chez les Génois. Il en compoſa une flotte de mille deux cents quatre-vingt-ſept voiles. C'était l'Armée de Xerxès : Froiſſard dit qu'on en eût pu faire un pont depuis Calais juſqu'à Douvres. La jalouſie du commandement rendit cette flotte inutile. La démence dont le Monarque Français fut affligé, replongea l'État dans l'anarchie. Du milieu de la confuſion, on vit ſortir de nos ports une flotte ſous les ordres de Pierre de Brezé, Sénéchal de Normandie, qui prit & brûla la Ville de Sandwich. Comme il n'avait que quatre mille hommes, il ne put étendre plus loin ſes conquêtes. Louis XI, plus occupé du ſoin d'établir le deſpotiſme, que de ſubjuguer de nouvelles Provinces, n'entretint que trois galeaces, quelques galeres & caravelles légeres. Ainſi les côtes de France furent ſans ceſſe inſultées par les Corſaires de Barbarie, ſous ſon regne & ſous celui de Louis XII.

François Ier. fut dans la nécessité de ressusciter la Marine pour s'opposer aux Anglais qui l'attaquaient sur mer, tandis que Charles-Quint menaçait les frontieres. Sa flotte composée de vingt-cinq galeres, jointes à cinquante gros vaisseaux & à soixante d'un moindre rang, ravagea les côtes d'Angleterre sous les ordres de l'Amiral d'Annebaut. Ce fut sous ce regne qu'on fit venir pour la premiere fois dans l'Océan, les galeres de la Méditerranée; les quatre qu'on avait vues sous le regne précédent n'avaient point passé le détroit; on les avait construites dans les ports de l'Océan.

Les guerres civiles qui bouleverserent la France sous les regnes suivans, occasionnerent l'entiere décadence de notre Marine. L'Angleterre gouvernée par la Reine Élisabeth, s'arrogea la souveraineté des mers. Henri IV aimé & secouru par ces fiers Insulaires, eut à en essuyer des humiliations, lorsque le Duc de Sulli fut envoyé en ambassade à Londres; il s'était embarqué sur un vaisseau qui portait le pavillon Français au grand

grand mat ; à peine fut-il entré dans le canal, qu'une ramberge détachée pour le recevoir, lui commanda de mettre pavillon bas, & sur le refus qu'il en fit, on lui lâcha trois coups de canon à boulets qui percerent son vaisseau ; il fut obligé de céder à la force, & lorsqu'il se plaignit de cet affront de la part d'une Puissance amie, le Commandant Anglais crut se justifier en disant qu'il n'avait exigé que ce qui était dû aux Souverains des mers.

Le génie de Richelieu tira la Marine Française de son anéantissement : convaincu que quiconque est maître de la mer l'est bientôt de la terre, il créa des flottes pour protéger nos pêches & notre commerce. La situation de la France entre deux mers favorisait l'exécution de ses projets. La nature a creusé pour elle des ports excellens dans la Bretagne & la Provence. Le secours de l'art pourrait en ouvrir de nouveaux dans plusieurs Provinces. Les fosses de Port & de Colleville en Normandie, n'attendent qu'une main secourable pour recevoir de nombreuses flottes. Nous ne man-

quons point de Matelots. Les Normands, dont la mer fut le berceau, la regardent encore comme leur élément. Les mânes des Tourville, des du Queſne, des d'Amfreville, des Tourouvre, des Flamanville, n'ont point à rougir de leurs deſcendans. Les Bretons, leurs émules de gloire, ſemblent nés ſur ce fier élément. La Patrie des du Gueſclin, des Cliſſon, peut également ſe glorifier d'avoir enfanté les Coetlogon, les Duguay-Trouin & les Caſſard. La Provence a ſes Forbin & ſes Valbelle; l'Aunis & le Poitou, ſont les pépinieres d'où l'on a toujours tiré des Matelots infatigables. Enfin depuis Dunkerque juſqu'à Bayonne nos côtes ſont peuplées de Navigateurs intrépides, qui n'attendent que le ſignal des combats pour faire revivre la gloire de leurs ancêtres.

Richelieu, après avoir allumé l'ambition de ſon Maître pour les expéditions Maritimes, en aſſura les proſpérités par de ſages réglemens. Des peines ſéveres furent décernées contre les Matelots & Charpentiers qui ſeraient aſſez lâches pour aller ven-

dre leur ſueur & leur induſtrie à l'étranger. Les ports furent nétoyés, des fontes de canons furent établies. On forma des compagnies de commerce pour l'Amérique : on ouvrit des Écoles d'Hydrographie. Richelieu fit plus ; ſes réglemens furent exécutés. Cette renaiſſance fut annoncée par des victoires. Huit nouvelles galeres ajoutées aux anciennes, & pluſieurs vaiſſeaux de guerre, formerent une flotte qui mit à la voile ſous les ordres de l'Archevêque de Bordeaux, Prélat guerrier, à qui l'épée convenait mieux que la mitre. Il battit & diſſipa la flotte Eſpagnole ſur les côtes de Biſcaye. Cette victoire fut ſuivie d'une plus brillante que remporta quelques jours après le Marquis de Pont-Courlay ſur la Méditerranée. Richelieu mourut avec la conſolation d'avoir remis le Trident entre les mains de la France.

Le Miniſtere orageux de Mazarin fixa ſa politique ſur la terre, où il eut à lutter contre des ennemis domeſtiques. La Marine, ſi floriſſante ſous ſon prédéceſſeur, tomba dans le dépériſſement ; & lorſque Louis XIV

prit les rênes du Gouvernement, il ne trouva que huit vaiſſeaux en état de ſervir. Une révolution ſubite rendit à la France ſa ſupériorité ſur mer. A la voix de Colbert, nos forêts furent changées en vaiſſeaux. Il acheva l'ouvrage ébauché par Richelieu. On fit une revue exacte de tous les Matelots, Charpentiers que chaque Province maritime pouvait fournir. On les diſtribua en trois claſſes qui devaient ſervir alternativement une année ſur les vaiſſeaux du Roi, & deux ſur les navires Marchands. Dès-lors le ſervice fut ſans contrainte, & le commerce ne fut point interrompu par les armemens Militaires. On conſtruiſit cent vaiſſeaux de ligne, dont pluſieurs portaient juſqu'à quatre-vingt-dix & cent pieces de canons. On arma une grande quantité de brûlots, de frégates, de galiotes à bombes & de flûtes.

Une Marine ſi reſpectable ne parut à nos voiſins qu'un fantôme ſans réalité. Ils croyaient que les Français belliqueux ſur terre n'étaient point aſſez robuſtes pour ſupporter les fatigues de la mer, les viciſſitudes des

saisons, l'intempérie des différens climats. L'expérience rectifia cette erreur : les premieres expéditions maritimes assurerent nos côtes contre les Corsaires de Barbarie. Une aurore si brillante annonça les plus beaux jours. Après avoir mis ces Pirates dans l'impuissance de nuire, trente vaisseaux de ligne Français, joints aux Anglais devenus nos Alliés, attaquerent en 1672 la flotte Hollandaise commandée par le célebre Ruiter. Le combat fut opiniâtre; chaque parti s'attribua l'honneur de la victoire; elle pencha réellement vers les Français, puisqu'après l'action ils furent chercher les Hollandais, qui s'étaient réfugiés dans leurs ports. Ce fut dans cette guerre que Tourville, qui n'avait encore mérité que le titre de brave, fit concevoir les plus hautes espérances de sa capacité. Il apprit des Anglais & des Hollandais, le secret de ranger une Armée navale en bataille. Cet art était encore dans l'enfance chez les Français. Leurs victoires étaient plutôt le fruit de leur courage que de leur science : leurs vaisseaux formaient un croissant. Témoin des ma-

nœuvres des Anglais & des Hollandais, il apprit d'eux à ranger les vaiſſeaux en ligne droite parallele à celle des ennemis : c'eſt cet ordre de bataille qui a fait donner à nos grands vaiſſeaux le nom de vaiſſeaux de ligne.

L'année ſuivante fut mémorable par trois combats, où les Français toujours vainqueurs firent connaître qu'ils pouvaient dominer ſur mer, ſans le ſecours de leurs Alliés. La Méditerranée devint à ſon tour le théatre de leur valeur & de leur gloire. Meſſine s'était révoltée contre l'Eſpagne, & la France ſoutenait cette rebellion ; le Duc de Vivone & l'immortel du Queſne, quoiqu'avec des forces inégales, combattirent les Eſpagnols & les Hollandais réunis. L'action fut vivement diſputée ; les ennemis ſuccomberent après une courageuſe réſiſtance, & les Français victorieux entrerent avec un riche convoi dans Meſſine ; le Marquis de Preuilli & le Chevalier de Valbelle, confirmerent dans cette occaſion la haute idée qu'ils avaient fait concevoir de leur valeur & de leur capacité ; ils

se montrerent dignes de combattre sous du Quesne, & dignes aussi de le remplacer.

L'année 1676 fut féconde en événemens glorieux. Du Quesne sortit de Toulon avec vingt vaisseaux de guerre pour ravitailler Messine. Ruiter, qui commandait un pareil nombre de vaisseaux, l'attaqua à la vue de Stremboli. La flotte ennemie fut mise en désordre, & les Français, après un combat qui avait duré depuis deux heures après-midi jusqu'à la nuit, conduisirent leur convoi dans le port de Messine sans être inquiétés. Le Marquis de Preuilli partagea avec du Quesne l'honneur de cette journée. Quoique cette victoire fût complette, puisque les Français avaient rempli leur objet, du Quesne croyait n'avoir rien fait quand il lui restait quelque chose à faire; il se remit en mer, & alla chercher les ennemis sur les côtes de Sicile. Ce fut là qu'il livra ce fameux combat où Ruiter reçut une blessure qui priva la Hollande du Héros qui l'avait défendue. La flotte ennemie, consternée de cette perte, aurait été entiérement détruite, si la

nuit qui ſurvint n'eût favoriſé ſa retraite. Le Chevalier de Valbelle ſe conduiſit avec ſa valeur & ſon intelligence ordinaire ; il mit hors de combat quatre vaiſſeaux ennemis, & les autres auraient eu une pareille deſtinée s'ils n'euſſent trouvé un aſyle à la rade de Palerme.

Quelque tems après le Duc de Vivone, pour délivrer la Sicile de ſes anciens tyrans, alla les chercher dans la rade de Palerme, où protégés par l'artillerie du mole & des baſtions, ils ſe croyaient invincibles. Le Marquis de Preuilli, détaché avec dix vaiſſeaux & quelques brûlots, ſe préſenta avec tant de fierté, que les ennemis, après quelques décharges ſtériles, couperent leurs cables & s'échouerent ſous la Place ; l'Amiral d'Eſpagne ſauta en l'air, & ſes débris engloutirent pluſieurs galeres. Le Chevalier de Tourville, qui commandait le vaiſſeau Amiral ſous les ordres du Duc de Vivone, donna tant de témoignages de valeur, que la France eſpéra de trouver en lui le digne ſucceſſeur de du Queſne. Les Marquis de Preuilli, de la Porte, d'Amfreville, les Chevaliers

valiers de l'Heri, de Coetlogon, furent associés à l'honneur de cette victoire. Chaque année fut marquée par d'éclatans succès. Le Comte d'Étrée, dont l'événement justifia le courage audacieux, en 1677 brûla quatorze vaisseaux Hollandais dans le port de Tabago. Les Anglais triomphans sur mer, tant qu'ils avaient été les Alliés de la France, n'éprouverent que des disgraces, en devenant ses ennemis. Le Comte de Château-Renaud fut attaqué dans la baye de Bantrie par l'Amiral Herbert; leurs forces étaient égales, ainsi que leur valeur. La fortune, après avoir été longtems incertaine, se déclara pour les Français. Le Chevalier de Coetlogon donna dans cette journée un exemple du plus noble héroïsme : le derriere de son vaisseau & sa poupe furent enlevés par un baril de poudre; cet accident l'obligea de s'éloigner, dès qu'il eut éteint le feu, il passa entre les lignes des ennemis avec son vaisseau délabré, & reprenant son poste, il combattit avec une nouvelle ardeur.

Le Comte de Tourville, élevé au

grade de Vice-Amiral, juſtifia ce titre par une victoire qu'il remporta en 1690 à la hauteur de Bevezieres dans la Manche; les Anglais & les Hollandais s'enfuirent en déſordre; ſept de leurs vaiſſeaux étant démâtés, échouerent ſur le rivage; leurs vainqueurs paſſant le pas de Calais, les pourſuivirent juſqu'à l'embouchure de la Tamiſe, & juſques dans les bancs de la Hollande. Ce combat rendit la France véritablement Souveraine de la mer. Tourville, qui s'en était rendu l'arbitre, mit à la voile en 1693, pour enlever la flotte que les ennemis attendaient de Smyrne. Il croiſa ſur les côtes de Portugal, dont il détacha les vingt meilleurs voiliers pour aller au-devant de l'ennemi. Le ſuccès fut heureux: on leur prit deux vaiſſeaux de guerre, pluſieurs s'échouerent ſur la côte; vingt-ſept navires marchands furent le butin des vainqueurs, & les débris de cette riche flotte ſe réfugierent dans les ports d'Eſpagne. Le Chevalier de Coetlogon en brûla quatre, & en enleva treize dans la rade de Gibraltar, quoiqu'ils fuſſent protégés par le ca-

non de la Place, & par une Eſcadre. Le Comte de Toulouſe en 1704, ne fut pas moins heureux ſur la Méditerranée à la hauteur de Malgue, où il combattit avec autant de valeur que de ſuccès.

Je ne parle point ici de la bataille de la Hougue, où Tourville vaincu vit accroître ſa gloire, & parut plus grand dans ſa retraite qu'il ne l'avait été dans le cours triomphant de ſa vie; il n'avait que quarante-quatre vaiſſeaux à oppoſer à quatre-vingt-dix : malgré cette inégalité, il fit reculer le corps de bataille des ennemis, & ſoutenant le feu de pluſieurs vaiſſeaux Anglais, il ſe débarraſſa avec habileté de leurs brûlots. Le Chevalier de Coetlogon, que ſes actions avaient élevé au grade de Chef d'Eſcadre, voyant que ſa préſence était inutile à l'arriere-garde, ſe précipite au milieu des vaiſſeaux ennemis pour aller dégager Tourville, ſon Général & ſon ami. La valeur ſuccomba ſous le nombre, mais la retraite fut auſſi glorieuſe qu'une victoire, & les vainqueurs étonnés des ſavantes manœuvres de Tourville, furent aſſez généreux

pour faire éclater leur admiration. Le Roi le conſola de cette diſgrace, en l'honorant du bâton de Maréchal de France. Il eſt beau de récompenſer la vertu malheureuſe; il n'y a que la témérité qu'on doit punir, même après le ſuccès. On imputa ce déſaſtre aux Miniſtres qui n'en étaient point coupables; il eſt vrai qu'ils forcerent Tourville à livrer bataille; mais c'eſt qu'ils entretenaient des intelligences ſecrettes avec une des Eſcadres Anglaiſes. Ce myſtere fut découvert, & l'on en changea tous les Officiers la veille du combat.

On doit obſerver que dans tous les combats de vaiſſeau contre vaiſſeau, d'Eſcadre contre Eſcadre, les Français eurent toujours la ſupériorité. Je pourrais en rapporter une infinité d'exemples. Les Bart, les Gabaret, les Coetlogon, les Duguay-Trouin ne s'informaient jamais du nombre des vaiſſeaux qu'ils avaient à combattre; ils ne les comptaient qu'après les avoir battus. Les Chevaliers de Tourville & d'Hoquincourt, avec un ſeul vaiſſeau armé en courſe, eurent l'audace d'attaquer trente-trois galeres Turques.

Cette confiance eût passé pour une témérité, si l'événement ne l'eût pas justifiée ; les galeres qui ne purent se sauver par la fuite, furent prises ou coulées à fond. La Grèce, ingénieuse à embellir les actions de ses Héros, n'aurait point eu besoin de recourir à la fable pour consacrer les noms du Baron de la Garde, des Chevaliers de Valbelle, de Forbin & de St. Paul, &c.

Le Chevalier de Relingue en 1634, n'avait qu'un seul vaisseau, lorsqu'il fut investi par trente galeres Espagnoles vers l'Isle d'Elbe, où il était retenu par le calme. Il faut observer que les galeres allant à rames, avaient un grand avantage sur des vaisseaux à voiles, qui ne peuvent manœuvrer sans le secours du vent. Douze galeres détachées pour l'aborder furent reçues par une artillerie si vive & si bien servie, qu'elles furent obligées de s'éloigner. Le Commandant Espagnol, étonné de cette résistance, fit avancer toutes ses galeres. On combattit pendant six heures avec un égal acharnement. Le vent s'étant élevé, favorisa la retraite du vaisseau, qui

rentra triomphant dans Livourne, dont les habitans crurent à peine poſſible ce qu'ils avaient vu exécuter du haut de leurs remparts.

L'on a pluſieurs exemples de vaiſſeaux, qui quoiqu'inférieurs en nombre, ont eu l'avantage ſur des flottes de galeres; mais il eſt rare qu'à nombre égal, des galeres aient eu la ſupériorité ſur des vaiſſeaux de ligne. Le Baron de la Garde, fameux dans la Marine, revenant de Rome en France avec ſix galeres, fut jetté par la tempête ſur la côte de Toſcane, où il fut attaqué par onze vaiſſeaux de guerre Eſpagnols, qui portaient ſix mille hommes; il les reçut avec tant de bravoure, qu'il en enleva deux chargés de quatre cens hommes. L'action du Bailli de Pailletrie eſt plus récente & auſſi mémorable; il pourſuivit en 1702, à la hauteur d'Oſtende, l'Eſcadre de Zélande, compoſée de douze vaiſſeaux de ligne; il manœuvra avec tant d'habileté, qu'il en prit un qu'il conduiſit à Oſtende; cette action lui mérita le titre de Chef d'Eſcadre.

La paſſion des voyages de long

cours a toujours dominé les Français, ſur-tout depuis la découverte du nouvel Hémiſphere : les Baſques, excellens Navigateurs, furent les premiers qui firent la pêche au grand Banc. Les Normands & les Bretons, à qui ils en frayerent la route, y aborderent en 1504. A leur retour, ils trouverent ſur les côtes d'Angleterre, une chaloupe d'ozier & d'écorce d'arbres, où il y avait ſept hommes noirs d'une petite ſtature ; leur viſage était large & marqué d'une cicatrice bleue. Ils étaient couverts d'une peau de poiſſon, & portaient ſur leur tête une couronne de paille : ſix moururent avant de toucher aux côtes de Normandie, & le plus jeune vécut aſſez long-tems pour apprendre la Langue Françaiſe. Ce fut de lui qu'ils apprirent qu'ils étaient nés ſur une terre inconnue à l'Europe, & il en exagéra la richeſſe & les délices. Ils remirent à la voile, & après avoir parcouru les mers, ils rapporterent en France du bois de Breſil ; c'eſt ſur la foi de ce voyage que les Normands & les Bretons prétendent avoir précédé dans le nouveau monde Americ Veſpuce & Baral.

Encouragés par cet exemple, les trois freres Parmentier partirent de Dieppe leur Patrie, pour faire de nouvelles découvertes; ils deſcendirent à Fernanbouc, où ils chargerent du bois de Breſil. Le ſuccès de ce voyage leur en fit entreprendre un nouveau; ils parcoururent les côtes de Guinée, aborderent au Cap de Bonne-Eſpérance, & pénétrerent juſqu'aux Moluques. Jacques Cartier, de Saint-Malo, en 1534, entra le premier dans le Canada, où il fortifia le Cap Breton.

Jean Ribaud Diepois, qui fut un des plus grands Navigateurs de ſon ſiecle, fut envoyé dans la Floride : il donna le nom au Cap Français, & à pluſieurs autres lieux; après y avoir bâti un Fort il revint en France, & laiſſa le commandement au Capitaine Albert. Cette nouvelle Colonie fut en proie aux plus cruels beſoins. La miſere l'obligea d'abandonner un pays qui ne pouvait la nourrir. Ces infortunés ſoupirerent après leur ancienne Patrie; ils s'embarquerent ſans proviſions. La faim leur impoſa la néceſſité de tirer au ſort pour

déſigner la victime qui devait ſervir de pâture aux autres. Ribaud en 1565, fut encore envoyé par la Cour, pour faire des établiſſemens dans la nouvelle France : il aborda dans la Caroline, où il devait ſe flatter de n'avoir point d'ennemis à craindre, parce que la France était en paix : il diviſa ſes gens en pluſieurs troupes pour aller faire des découvertes. Les Eſpagnols, pleins de l'idée que l'Amérique entiere était leur domaine, les regarderent comme des uſurpateurs de leurs poſſeſſions; ils pourſuivirent les Français comme des bêtes ſauvages, & maſſacrerent tous ceux qui tomberent en leur puiſſance. Ribaud, après une généreuſe défenſe, fut obligé de ſe rendre, à condition d'être traité comme priſonnier de guerre. Les Eſpagnols, féroces & parjures, le poignarderent avec tous ſes compagnons. Les atrocités qu'ils exerçerent ſur ſon cadavre font frémir la nature; ils lui arracherent la peau, les yeux, le nez & les oreilles, & l'envoyerent ainſi défiguré au Pérou & enſuite en Europe comme un trophée; en croyant l'outrager, ils rendaient hommage à

ſa valeur ; s'il eût été moins craint pendant ſa vie, ſon cadavre n'eût point été inſulté. De Gourgue, Gentilhomme Bordelais, réſolut de venger l'affront fait à ſa Nation dans la perſonne de Ribaud : il équipe à ſes fraix trois vaiſſeaux, fait voile pour la Floride, où fortifié de l'alliance des Sauvages, il attaque & prend trois Forts défendus par les Eſpagnols. Tous les priſonniers furent condamnés à être pendus aux mêmes arbres où ils avaient attaché les Français ; de retour en France, il n'y eſſuya que des diſgraces, qui l'obligerent à s'exiler ; le Roi d'Eſpagne mit ſa tête à prix ; mais il ne trouva point d'hommes aſſez lâches pour mériter cet affreux ſalaire. Enfin les établiſſemens formés dans la Guinée par les Diepois, ſont des monumens éternels de leur valeur & de leur gloire.

La Marine Marchande a eu auſſi ſes Héros, & quoique ſon objet ne ſoit pas auſſi relevé que celui de la Marine Royale, elle exige dumoins autant de valeur perſonnelle, ſans exiger autant de connaiſſance de l'art. Son plus beau titre de gloire eſt d'a-

voir été l'école où les du Queſne, les Tourville, les Duguay-Trouin & les Bart, ont appris à vaincre. C'eſt une eſpece de piraterie qui n'a rien que de noble, puiſqu'elle ne s'exerce que contre les ennemis de l'État, qui les autoriſe à protéger à main armée les pêches & le commerce. Nos Corſaires, dont le nom déſigne ceux qui vont en courſe ou en croiſiere, ne reſſemblent point à ces brigands, que l'on appelle Forbans, qui n'ont d'autre but que de s'approprier les dépouilles des Nations. Ces écumeurs de mers n'ont d'autres amis que leurs complices : ſans amour pour la gloire, ils attaquent indiſtinctement tous les pavillons, ils ne combattent point pour l'honneur de vaincre. Braves par un principe de cupidité, ils fuyent ſans lâcheté & ſans honte, quand il n'y a que des dangers ſtériles à affronter. La viteſſe de leurs vaiſſeaux fait naître leur confiance. Quiconque a la reſſource de fuir, attaque toujours avec courage ; c'eſt ce qui juſtifie un ancien Poëte, qui a dit que les pieds ont encouragé les mains du larcin.

A pedibus didiſcere manus peccare proterva
Non miror furem qui fugitivus erat.

Au reſte, le mot Pirate n'a pas toujours offert une idée aviliſſante : il ſemble dérivé du Pirée, port d'Athenes où l'on s'embarquait pour aller combattre les ennemis de la Patrie. Les Danois donnaient auſſi ce nom aux Princes & aux Capitaines qui commandaient leurs flottes. Alfred, Roi d'Angleterre, pour ſe précautionner contre leurs incurſions, équipa une flotte qu'il remplit de Matelots, que l'Hiſtoire qualifie de Pirates, c'eſt-à-dire, d'hommes familiariſés avec la mer. Les Romains pour donner une haute idée de l'habileté des Francs dans la Marine, les appellaient Archipirates, nom que les Chrétiens, dans les Croiſades, donnaient à ceux qu'ils employaient contre les infideles.

Cette profeſſion honorable & aviliſſante tour-à-tour, n'a eſſuyé cette révolution que par la maniere différente dont elle a été exercée. Les Pirates qui ſervaient les Rois ou les Républiques, ont été rangés dans la claſſe

ordinaire des Guerriers ; ceux qui ont exercé leurs brigandages sur toutes les Nations, ont été l'objet de l'exécration publique. Ainsi la Piraterie a eu ses Grands-Hommes, comme elle a été le fléau des sociétés. Dionide, fameux Pirate, fut recherché par Alexandre & Darius; mais trop fier pour fléchir sous les volontés d'un maître, il leur déclara, qu'il aimait mieux être leur ennemi que leur allié : après avoir été long-tems favorisé de la fortune, il fut conduit devant Alexandre, qui lui demanda de quel droit il troublait les mers ; *par le droit que tu t'arroges de troubler la terre. Je suis Roi*, répond Alexandre, *& tu n'es qu'un Corsaire. Nous faisons donc le même métier*, répliqua Dionide, *moi avec un seul vaisseau, & toi avec une nombreuse Armée. Si les Dieux métamorphosaient Dionide en Alexandre, & Alexandre en Dionide, il y aurait un bon Roi de plus sur la terre, & un habile Corsaire de moins sur la mer.* Cette réponse décele une ame fiere & inaccessible à la crainte.

Stilcon, fait prisonnier par Démé-

trius, ne montra pas moins de grandeur. Ce Pirate avait infeſté pendant ſeize ans la mer de Carpathos; enfin trahi par la fortune, il fut conduit chargé de chaînes ſous la tente de Démétrius. Ce Prince irrité lui demanda la cauſe des brigandages qu'il exerçait ſur ſes ſujets : *Je te demande à mon tour*, répond Stilcon, *quel fut le crime de mon pere, quand tu lui fis trancher la tête; je te demande encore quel fut mon délit, quand tu prononças ma proſcription : voilà la cauſe de ma haîne; j'ai voulu t'apprendre combien il eſt dangereux d'offenſer une âme fiere & ſenſible : depuis que tu m'as ravi l'honneur, je n'ai fait aucun cas de la vie : frappe, je ſais mourir.*

Tous les Pirates n'ont point montré la même grandeur d'âme; la plupart ont ſouillé leur héroïſme par des traits de férocité. Miltas ravageait depuis trente ans les côtes de l'Aſie, lorſqu'il fut pris par les Rhodiens qui le condamnerent à la mort : avant d'être étranglé, il adreſſa cette complainte à Neptune. „ O Dieu des „ mers, faut-il qu'un ſeul homme

» m'arrache aujourd'hui la vie, après
» que de ma propre main je t'ai sa-
» crifié plus de cinq cens captifs sur
» mon vaisseau, & que j'en ai fait
» noyer plus de quatre mille en re-
» connaissance de tes bienfaits? Tant
» de victimes immolées en ton hon-
» neur ne sont-elles pas des titres pour
» m'arracher à la mort! »

Les Pirates sans frein & sans foi dans leurs engagemens, regardant la mer comme l'héritage du plus fort, n'ont reconnu d'autre droit que celui de l'épée; Chipandas, plus forban que guerrier, promit de joindre ses vaisseaux à la flotte de Cyrus, qui lui fit compter une somme considérable; dès qu'il l'eut reçue, il passa du côté des Parthes, & quelque tems après, étant pris dans une bataille navale, il fut conduit devant Cyrus qui lui reprocha sa trahison: Chipandas crut se justifier en disant que les engagemens contractés sur terre, cessaient de l'être dès qu'on était sur mer, & que le privilege d'un Corsaire était de changer aussi souvent de maîtres que la mer changeait de vents. Il est facile de juger que ces

ſortes de Corſaires n'ont aucune conformité avec les nôtres. Nos Armateurs, amis des hommes, ſont des fléaux qui ne frappent que les ennemis de la Patrie. Humains & compatiſſans, ils n'aſpirent à l'honneur de vaincre que pour avoir l'honneur de pardonner. Loin d'exercer leurs vengeances ſur le vaincu, ils l'honorent à proportion de la valeur qu'il a montrée dans le combat : auſſi-tôt qu'il eſt déſarmé, il n'eſt plus regardé comme ennemi.

Un injuſte préjugé a calomnié la politeſſe des Marins; on s'eſt fauſſement imaginé qu'en faiſant divorce avec les habitans de la terre, ils en ont oublié les uſages, & que toujours occupés des choſes eſſentielles, ils n'ont pu acquérir ces dons qui plaiſent aux ſociétés frivoles. Cette idée qu'on s'eſt formée de cette profeſſion, en fait moins la cenſure que l'éloge. Le Citoyen le plus eſtimable n'eſt pas celui qui brille le plus dans les fêtes, c'eſt celui qui remplit mieux les devoirs de ſa place. Jean Bart, Jacques Caſſard, Héros dans les combats, n'avaient point l'urbanité Romaine, &

les

les graces efféminées d'un courtisan; habitans des eaux, ils descendaient sur la terre précédés de leur gloire; leur franchise sans indiscrétion était préférable à ces mensonges agréables qui trompent l'idole & ses adorateurs. L'éducation des Marins doit favoriser les progrès du génie. Le loisir même de la mer, les périls de la Navigation, tiennent leur esprit dans une activité continue, & doivent rendre leur raison plus saine & plus lumineuse que l'instinct stupide de ces hommes assoupis dans la mollesse, qui ne se réveillent qu'au bruit des voluptés. La vraie politesse étant toute dans le cœur & non dans les manieres, est plutôt une effusion de l'âme, qu'un servile attachement à des bienséances d'opinion. Les Marins forment une famille isolée, qui éloignée de la terre, n'en respire point la contagion. Leur vaisseau est une République gouvernée par une police exacte, où l'on obéit sans contrainte, parce que la loi ne commande que pour veiller à la sureté commune; tous étant associés aux mêmes dangers, les prospérités leur sont com-

munes, ainſi que les diſgraces; ainſi l'intérêt perſonnel les invite à s'aimer & à ſe reſpecter réciproquement, & l'on eſt toujours véritablement poli, quand on pratique ce que ces deux ſentimens inſpirent.

L'expérience dépoſe, qu'à meſure qu'on fait divorce avec les hommes, l'habitude de les aimer s'affaiblit. Ceux qui ſe conſacrent à la ſolitude deviennent bientôt bilieux & chagrins. La ſévérité de leur cenſure flétrit juſqu'aux moindres faibleſſes, & quand on eſt dur pour ſoi-même, il eſt rare d'avoir de l'indulgence pour les autres. Cette humiliante vérité eſt démentie par pluſieurs exemples de nos Officiers de Marine, qui après avoir vieilli loin de la terre, ont conſervé un tendre attachement pour ſes habitans. De Vic, Vice-Amiral de France, après s'être ſignalé ſur mer, obtint le Gouvernement d'Amiens & de Calais pour prix de ſes ſervices. Il ſe fit chérir dans cet emploi par ſon humanité, comme il s'était fait reſpecter ſur mer par ſa valeur. Ce n'était point un de ces petits tirans, qui fiers d'un pouvoir emprunté, écrâ-

ſent du poids de leur orgueil des Citoyens qu'ils doivent protéger. Tout homme de bien était ſon ami dans les lieux où il commandait. Affable & populaire, il recherchait le Négociant utile & l'Artiſan laborieux ; quelquefois il les admettait à ſa table, ſans craindre de bleſſer l'orgueil de l'étiquette. Ambitieux de gloire, c'était en faiſant ſon devoir qu'il voulait en acquérir. Un coup de fauconneau qu'il reçut en 1536, lui emporta le gras de la jambe. Les douleurs cauſées par cette bleſſure l'obligerent de ſe retirer ſur ſes terres, où il ne fut connu que par ſa bienfaiſance. Il goûtait cette volupté innocente qui naît du témoignage d'une conſcience pure, lorſqu'il apprit la mort de Henri III & les embarras de ſon ſucceſſeur ; enchaîné par des douleurs continues, il veut en extirper la cauſe pour conſacrer le reſte de ſa vie à ſon nouveau maître. Il ſe fait couper la jambe, & après cette mutilation, qui mit fin à ſes ſouffrances, il vendit ſes terres & en verſa le produit dans les coffres de Henri IV, alors preſſé de beſoins.

Le ſacrifice de ſes biens lui parut encore inſuffiſant. Prodigue de ſon ſang, il combattit ſous les yeux de ſon Roi, qu'il ſuivit dans les occaſions les plus périlleuſes, & ſur-tout à la bataille d'Yvri. Ce n'était point un faſte de zele & de courage, mais plutôt un enthouſiaſme ſublime, un penchant invincible donné par la nature, qui avait attaché ſes deſtinées à celles de ſon maître. Deux jours après la mort de ce Roi pere & citoyen, de Vic paſſant par la rue de la Ferronnerie, fixe des regards avides ſur l'endroit où le parricide avait été commis. Saiſi d'une horreur ſecrette, il reſte immobile & tombe en défaillance; on l'emporte chez lui, & il expire deux jours après.

Beaucoup de Français, entraînés par leur caractere inquiet, ont paru à la tête des Armées étrangeres, & même ont combattu ſous les drapeaux ennemis. On n'en voit point ſervir ſur les flottes étrangeres. Le patriotiſme a toujours été la vertu diſtinctive de nos Officiers de mer. Les ennemis de leur pays ont été leurs ennemis particuliers. Montbar, Gentilhomme du

Languedoc, ſe ſentit dès l'enfance embrâſé de cet amour de la Patrie qui produit les grandes choſes, & qui confond quelquefois l'outré avec l'héroïſme. La relation des cruautés commiſes dans la conquête du nouveau monde, lui inſpira une haîne invincible contre ſes impitoyables vainqueurs. Leur nom ſeul le mettait en fureur. Étant encore au college, il jouait dans une piece le rôle d'un Français qui avait un démêlé avec un Eſpagnol. Séduit par ſon imagination, l'ombre lui paraît une réalité; il s'élance ſur l'acteur qui repréſentait l'Eſpagnol, & il l'eût étranglé ſi on ne l'eût arraché de ſes mains. Les freres de la côte, plus connus ſous le nom de Flibuſtiers, exerçaient alors d'illuſtres brigandages ſur les côtes du Mexique & du Pérou. Saiſi d'admiration pour ces aventuriers, il s'embarque pour partager leurs périls & leur gloire; il découvre dans ſa route un vaiſſeau Eſpagnol beaucoup plus fort que le ſien; il l'attaque & ordonne l'abordage; il s'élance le premier le ſabre à la main ſur les ennemis, dont il fait un horrible carnage;

ſes yeux ſatisfaits ne pouvaient ſe raſſaſier du ſpectacle des cadavres dont ce vaiſſeau était jonché, & ce plaiſir diminue un peu l'éclat de ſa victoire; il ſe borna à l'honneur d'avoir vaincu, en refuſant d'entrer dans le partage du butin. Le reſte de ſa vie fut ſemblable à ce début; ſa valeur fut un peu ternie par des traits de férocité; c'eſt ce qui lui fit donner le nom d'exterminateur. Au reſte, ce n'était que dans la chaleur du combat qu'il s'abandonnait à ſon caractere ſanguinaire; humain & généreux après la victoire, ſon cœur paraiſſait s'attendrir ſur le ſort du vaincu. Paſſionné pour ſon Roi & ſon pays, aucun Français n'eut à ſe plaindre de lui; ſes Matelots comme ceux de Tromp, l'appellaient leur grand pere.

Nos Officiers de mer ne paraiſſent point ſuſceptibles de ces baſſes jalouſies, qui naiſſent de la rivalité du commandement. La gloire eſt un héritage commun dont ils jouiſſent ſans envie & ſans partage. J'en puis citer un exemple récent. Le Chevalier d'Aubigni en 1756 mit à la voile pour la Martinique; il montait le Prudent,

accompagné de deux frégates l'Atalante & le Zéphir. M. de la Touche-Treville, alors Lieutenant & aujourd'hui Chef-d'Escadre, commandait la frégate le Zéphir. Le vent l'ayant séparé des deux autres bâtimens, il rencontra le Warvick de soixante-quatre canons. L'ingénieux artifice de ses manœuvres en imposa au Capitaine Anglais, qui le prit pour un navire marchand, & préoccupé de cette idée, il s'approcha avec si peu de précaution, qu'il ne daigna pas même faire ouvrir ses sabords. M. de Treville profita de cette négligence, & dès qu'il se vit à la portée du pistolet, il arbora le pavillon blanc & lâcha sa bordée avec tant de succès, que l'équipage Anglais saisi d'épouvante, disparut sans oser manœuvrer; l'Atalante & le Prudent, avertis par le bruit de la mousqueterie que l'action était engagée, s'avancent pour soutenir le Zéphir; le Capitaine Anglais investi de tous côtés, & mal secondé de son équipage, n'osa tenter le sort d'un combat; humilié d'être vaincu par une frégate, il offrit de se rendre

au Commandant ; le Chevalier d'Aubigni, aſſez riche de ſa propre gloire ſans envahir celle d'autrui, menaça de le couler à fond s'il ne ſe rendait à la frégate ; il fut dans la néceſſité d'obéir. La modération du Chevalier d'Aubigni a quelque choſe d'auſſi héroïque que la manœuvre ſavante & audacieuſe de M. de Treville. J'ai voulu citer cet exemple : c'eſt une leçon pour ceux qui aſpirent à la véritable gloire.

Je ne prétends point que les vertus ſe communiquent toujours avec le ſang ; mais il eſt à préſumer que nos Officiers de mer étant tirés de la premiere claſſe des Citoyens, ont reçu en naiſſant cette éducation ſoignée qui adoucit les mœurs, qui aſſujettit aux bienſéances voiſines des vertus, qui réprime les ſaillies de l'humeur & du tempérament, qui fait ſans effort le ſacrifice de ſes goûts à ceux d'autrui.

La mer a été le théatre où la Nobleſſe Françaiſe a brillé avec le plus d'éclat. Les enfans des Rois leur en ont donné l'exemple. Roland, neveu de Charlemagne, les Ducs de Bourgogne,

gogne, d'Orléans & de Bourbon, les Comtes de Flandre & d'Artois, Charles Martel, les Montmorenci, les Harcourt, dès la naissance de la Monarchie, ont eu le Commandement des nos flottes. Charlemagne, persuadé que le salut de l'Empire dépendait de la Marine, ne se reposa que sur lui-même de l'inspection des côtes. Ce fut par la même politique qu'Auguste, en se déchargeant sur le Sénat du soin des Provinces, se réserva l'administration des forces Navales.

Il est vrai que nos Rois ont souvent confié le Commandement de leurs flottes à des étrangers. Boniface & Bernard, Comtes de Toscane, Émar, Comte de Gênes, Grimaldi André, & Philippe Doria, Strozzi, Grand Prieur de Capoue, qu'on voit à la tête de nos Armées Navales, semblent déposer que la France était dépourvue d'excellens Marins. Mais il faut observer qu'elle empruntait alors ses vaisseaux des étrangers, qui n'en confiaient la conduite qu'à leurs propres concitoyens dont la vigilance était éprouvée. Louis d'Espagne & Gilles

Bouchenoire, Amiral de Caſtille, s'obligerent de fournir à la France tous les vaiſſeaux dont elle auroit beſoin, en leur payant une ſomme de ſix cens florins d'or pour chaque navire de deux cens tonneaux; mais ces étrangers, quoique revêtus du titre d'Amiral, étaient ſubordonnés à un chef Français, qui dirigeait les opérations, & à qui ils devaient obéiſſance; c'était plutôt des guides que des chefs; ils n'exécutaient que ce qui leur était commandé. Ce fut ainſi que Philippe Auguſte, en revenant de la Terre-Sainte, confia ſa fortune à Ruffin Volta, Génois.

Les prérogatives attachées à la dignité d'Amiral de France, ſont un témoignage de la haute idée que la Nation a conçue du ſervice de mer. Un Général de terre n'a d'autorité que dans l'enceinte de ſon camp, ou lorſqu'il marche à la tête des légions. L'Amiral, en deſcendant de ſon vaiſſeau, conſerve encore les attributs & la réalité du pouvoir. Il a ſes Amirautés, qui ſont des Tribunaux où la juſtice ſe rend en ſon nom, & où tous les différends qui concernent la

Marine ſont diſcutés. Il jouiſſait autrefois du droit de bris & de naufrage, droit qui n'était qu'un brigandage plus criant que la piraterie, puiſqu'il autoriſait à s'approprier les reſtes d'un vaiſſeau briſé contre les côtes. C'était ſubſtituer la force aux loix poſitives & naturelles; c'était punir des infortunés pour avoir eſſuyé le courroux des mers; c'était s'approprier les dépouilles de ceux que l'humanité preſcrit de plaindre & de ſoulager. Louis XIV, par ſon Ordonnance de 1681, abolit ce brigandage atroce : ſa légiſlation humaine & bienfaiſante obligea même les Paroiſſes voiſines de la mer à prêter leur aſſiſtance à ceux que la tempête avait jetté ſur leurs côtes.

Chaque Province avait autrefois ſon Amiral & ſon Amirauté. Celui de France, qui contenait la Picardie & la Normandie, étendait ſon Commandement depuis le pas de Calais juſqu'au Mont Saint-Michel; celui de Guyenne, depuis la riviere d'Andaye juſqu'au pas de Saint-Mahé; celui de Bretagne, depuis le pas de Saint-Mahé juſqu'au Mont Saint-Michel; & celui de Provence, qualifié d'Amiral du

Levant, depuis la riviere de Gênes juſqu'en Rouſſillon. François Ier. réunit toutes les Amirautés ſur la tête de Philippe de Chabot, Seigneur de Brion, avec pouvoir de commettre & d'inſtituer des Vice-Amiraux, & de nommer à toutes les charges. On lui accorda, ainſi qu'à ſon ſucceſſeur, le droit de dixieme dans toutes les priſes faites ſur les ennemis. Il eſt vrai que l'Amiral était obligé de contribuer à tous les fraix de l'armement; mais cette contribution ne l'aſſujettiſſait qu'à fournir une livre de poudre par tonneau, un pavois & une lance à feu par trois tonneaux. La plupart de ces prérogatives ont été abolies ou reſtreintes; c'eſt un arbre dont on a élagué les rameaux, mais dont le tronc antique eſt encore vénérable & majeſtueux.

Louis XIV créa en 1666 deux Vice-Amiraux, dont la dignité eſt la ſeconde de la Marine. C'eſt à eux qu'eſt déféré le Commandement des Armées Navales, ſous les ordres ou en l'abſence de l'Amiral, & on leur rend les mêmes honneurs qu'à ce premier Officier. Cette charge a été ennoblie

par les Comtes de Tourville, de Château-Renaud & le Marquis de Coëtlogon qui en ont été revêtus. Ils ont aujourd'hui des ſucceſſeurs qui promettent de faire revivre leurs talens, comme ils ont hérité de leur courage & de leur capacité.

Le grade de Lieutenant-Général eſt le troiſieme de la Marine. On ne donnait autrefois ce nom qu'aux Commandans en chef d'une Flotte, parce que les Rois étaient les Généraux nés de toutes les Armées de terre & de mer. Ce n'eſt que depuis Louis XIV qu'il y a eu des Lieutenans de mer en titre d'office. MM. du Martel & du Queſne furent les premiers élevés à ce grade, l'un en 1656, & l'autre l'année ſuivante. Le nombre en fut d'abord limité; mais depuis on a fait des Lieutenans-Généraux de mer, comme on en fait pour les Armées de terre.

Le Chef d'Eſcadre tient le quatrieme rang dans la Marine. Ce mot déſignait autrefois Chef d'une troupe de Soldats de terre; aujourd'hui on ne s'en ſert que pour déſigner le Commandant d'une diviſion de pluſieurs vaiſſeaux, & on le confondait quel-

quefois avec celui d'Amiral. Le réglement de 1647 en limita le nombre à quatre. Mais nos Rois, pour avoir plus de moyens de récompenſer le mérite, ont multiplié ce grade, & le nombre de Chefs d'Eſcadre eſt aujourd'hui illimité.

La charge de Capitaine de vaiſſeau eſt une eſpece de ſouveraineté que le premier Officier exerce dans une citadelle flottante. Rien ne fait mieux connaître ſa nobleſſe & ſon importance que les obligations qui lui ſont impoſées. Il lui eſt défendu de rendre ſon vaiſſeau, ſous quelque prétexte que ce ſoit; il doit ſe laiſſer forcer l'épée à la main & même brûler. Celui qui abandonne ſon vaiſſeau eſt puni de mort comme un déſerteur. La même peine lui eſt infligée lorſqu'il abandonne un convoi de navires marchands qu'il eſt chargé d'eſcorter. Cette police ſuppoſe qu'un Capitaine de vaiſſeau eſt un homme dégagé des faibleſſes de l'humanité, & qui n'a que l'alternative de vaincre ou de mourir.

L'antiquité a toujours attaché une idée de grandeur au ſervice de mer.

Les Rois de la Grece assemblés devant Troye, quittaient leur tente pour aller tenir conseil sur la galere d'Agamemnon. Cette prééminence assignée à cette profession, est fondée sur l'expérience que la prospérité des Empires est dépendante des forces Maritimes. Les Tyriens, les Phrygiens, les Sidoniens, accumulerent dans leur sein tout l'or des Nations, tant qu'ils furent maîtres de la mer ; les Phéniciens, quoique resserrés dans leurs limites, peuplerent le monde de leurs colonies ; ils fonderent Utique, Leptine, Carthage & plusieurs Villes de l'Afrique & de l'Espagne. Ce fut également par leur Marine que les Corinthiens, les Phocéens, les Miléſiens, se firent respecter de toutes les Nations. Philippe de Macédoine employa toutes les ressources de la politique pour engager la Grece à lui déférer l'honneur de commander ses forces Maritimes : sous prétexte de nétoyer les mers de Pirates, il eût eu la facilité d'assujettir un peuple qui défendait sa liberté avec ses flottes.

Un art trop négligé parmi nous est celui de nager. Les Romains en

avaient des écoles, & ils exigeaient ce talent de tous leurs Soldats ; les loix des Athéniens obligeaient les peres à apprendre à leurs enfans à lire & à nager. Ce talent était cultivé par les anciens Gaulois. On lit dans Pauſanias, que l'Armée de Brennus traverſa une infinité de fleuves à la nage. Hérodote rapporte que Scyllis de Sycione, qui ſervait ſur la flotte de Thémiſtocles, traverſa dix mille pas à la nage pour aller couper les cables des vaiſſeaux de Xerxès. La flotte du jeune Pompée était fournie d'excellens nageurs. Pluſieurs s'offrirent pour aller en plongeant attacher des cordes à la quille des vaiſſeaux d'Antoine. Leur audace & leur artifice eurent un plein ſuccès. Jean Fulgoſe, inſtruit par ces exemples, employa un fameux plongeur pour couper les cables de la flotte d'Alphonſe, Roi d'Aragon, qui aſſiégeait Boniface, Ville de l'Iſle de Corſe, & ce ſtratagême obligea l'Aragonais à lever le ſiege. Il eſt vrai que cet art aujourd'hui dédaigné, nous laiſſe ignorer les avantages qu'on en peut retirer ; mais il ſeroit facile de lui

donner un degré de perfection pour le rendre utile. Les Africains & les Américains brûlés par le ſoleil, ſont des amphibies qui reſpirent également ſur les deux élémens. On en voit qui demeurent dans l'eau huit jours ſans prendre terre; les poiſſons ſont les ſeuls ennemis qu'ils redoutent; mais ſi notre climat moins brûlant ne nous permet pas d'aller auſſi loin qu'eux, nous pourrions les ſuivre de loin, en nous familiariſant dès l'enfance avec les eaux.

SUITE DU TABLEAU HISTORIQUE DE LA MARINE FRANÇAISE.

CHAPITRE I. §. II.

LA mer qui a dévoré tant de victimes pour les punir d'avoir défié ſon inconſtance & ſon courroux, a compenſé cette rigueur par la magnificence des largeſſes qu'elle répand indiſtinctement ſur tous les habitans de la terre ; c'eſt elle qui les fait jouir des dons variés de la nature & des productions des différents climats. C'eſt elle qui fait éclore l'abondance dans les pays rebelles à la culture, qui ſemblaient condamnés à une éternelle ſtérilité : la direction mobile des vents, qui tantôt ſouffient d'un côté & tantôt d'un autre, eſt encore un bienfait de la nature, qui par cette

inconſtance favoriſe les voyages & les retours; les hommes ſont des rameaux ſortis de la même tige; l'intérêt ou le beſoin les a diviſés; la navigation leur fournit les moyens de ſe rapprocher pour veiller à leur conſervation réciproque, & pour prévenir entr'eux un divorce éternel. Un inſtinct naturel a ménagé aux peuples les plus ſauvages la reſſource de la navigation; dans quelque pays qu'on aborde, chez le Hottentot ou le Caraïbe, on trouve l'uſage des canots & des chaloupes, pour tirer de la mer les ſubſiſtances que la terre leur refuſe.

La loi de nature établit la liberté de cet élément; ce n'eſt que dans les tems modernes que quelques peuples égarés par l'avarice & l'ambition ſe ſont formés l'idée d'une Monarchie Maritime qu'ils ont eſſayé d'uſurper. La loi naturelle nous fournit des armes victorieuſes contre cette injuſte prétention; elle nous a révélé que toutes les choſes dont on peut ſe procurer la jouiſſance, ſans lézer un tiers, appartiennent au Grec comme au Barbare, à l'Eſclave comme

au Monarque : l'eau, l'air & le ſoleil, n'ont point de poſſeſſeur privilégié; leurs largeſſes inépuiſables ſont ſans ceſſe renaiſſantes; leurs profuſions ne les appauvriront jamais.

On ne peut élever de barrieres au milieu des mers; on ne peut y poſer de limites qui ſéparent *le mien du tien*. Ce magnifique élément environne le domicile des hommes pour faciliter la diſtribution de ſes dons : ſes eaux fugitives coulent ſucceſſivement de l'Océan dans la Méditerranée, du Septentrion vers le Midi : leur fluidité les ſouſtrait à toute domination particuliere; leur poſſeſſion communique le droit de propriété, parce que le poiſſon qui appartient à tout le genre humain, quand il eſt dans la mer, devient le propre du pêcheur qui l'a pris dans ſes filets. Par la même raiſon, les perles appartiennent aux plongeurs qui les arrachent des abîmes du Golphe Perſique. Le Doge de Veniſe n'a point le droit de ſe dire le Souverain de la mer Adriatique, dont les eaux portent le Bucentaure; puiſque ces eaux, transfuges infideles, vont ſubitement

porter le même tribut à un nouveau maître. Tout ce qui ne peut être fixé, n'a point de propriétaire ; dès que la poſſeſſion ceſſe, la propriété ceſſe avec elle ; c'eſt ainſi que le tigre & le lion appartiennent à celui qui les tient enchaînés : mais ſi ces animaux féroces rompant leurs chaînes retournent dans les déſerts de la Libie ou dans les forêts de l'Hircanie, ils appartiendront au chaſſeur qui pourra les reprendre.

Les grands chemins, qui ſont l'ouvrage des hommes, n'ont point de poſſeſſeur privilégié ; à plus forte raiſon la mer, qui eſt une route tracée par la nature, doit être ouverte à tout le monde, puiſque ſes eaux errantes baignent tour à tour les différens rivages, puiſque le navigateur ne laiſſe aucuns veſtiges après lui ; puiſque ſon vaiſſeau, en fendant les flots, n'y creuſant aucun vuide, n'y fait aucun de ces dommages qui exigent des réparations ſur les chemins, à meſure qu'ils ſont fréquentés. L'uſage d'une choſe dont on ne prive point les autres, eſt un domaine commun ; c'eſt par cette raiſon que les

peuples Barbares, comme les Nations policées, n'ont jamais défendu au pêcheur de faire ſécher ſes filets & ſes voiles ſur leur rivage, d'en tirer du ſable & d'y conſtruire des hutes.

C'était en conſéquence de cette liberté des mers, que les Romains n'ayant plus de terres à conquérir, ſemblaient vouloir reculer les limites de leur empire en faiſant des uſurpations ſur cet indomptable élément. Les Philippe, les Hortenſius, & tous les Citoyens embarraſſés de leurs richeſſes, élevaient des digues, comblaient des abîmes avec des poutres, du ſable & des rochers pour réprimer la mer; & du vuide qu'elle laiſſait, ils ſe formaient un domaine particulier. Créateurs d'une terre nouvelle, ils y conſtruiſaient des palais magnifiques & des jardins délicieux que la mer venait arroſer; ils l'aſſujettiſſaient encore à entrer dans des détroits qu'ils creuſaient au milieu de leurs domaines pour y nourrir des poiſſons ou pour y conſtruire des bains. Ce fut ainſi que Lucullus fit applanir une montagne près de Naples pour introduire les eaux de la mer autour des murs de ſa mai-

ſon de campagne : ce luxe diſſipateur lui fit donner par Pompée le nom du Sénateur Xerxès, parce qu'il ſemblait vouloir imiter ce Prince extravagant qui entreprit de faire paſſer la mer ſur le mont Athos. Paterculus, en parlant de l'Orateur Sergius qui avait fait ces folles profuſions, dit, que ce voluptueux avait rétréci la mer pour former des étangs où il nourriſſait toutes les eſpeces de poiſſons, & que par cette précaution il avait affranchi ſa gourmandiſe des caprices de Neptune, qui dans les tempêtes le forçait à l'abſtinence : les Citoyens les plus opulens, ſéduits par l'exemple des Grands, s'érigeaient pour ainſi dire, en émules du créateur ; ils diſaient, que ce qui eſt terre devienne mer, que ce qui eſt mer devienne terre, & la nature obéiſſante transformait les élémens. Martial fait mention d'un certain Apollinaire qui, dans une piece d'eau creuſée loin du rivage de Formiane, nourriſſait des turbots & des loups marins. Horace ſe plaint de ce que la mer, trop reſſerrée par ces ſortes de digues, gênait les poiſſons dans

leur élément : ces uſurpations ne furent jamais réprimées par des Édits, parce que les Romains reconnoiſſaient que la mer ayant été donnée par la nature pour héritage à tout le genre humain, il était permis à chaque particulier d'en diſpoſer à ſon gré.

L'Empereur Léon fut le premier qui entreprit d'en faire un domaine particulier, en gratifiant du privilege excluſif de la pêche les poſſeſſeurs des terres contigues aux rivages. Cet attentat contre le droit des gens n'eut point d'exécution : l'Empereur reconnut qu'il ne pouvait transférer à quelques particuliers un bien qui, par ſon eſſence, ne pouvait devenir une propriété. Le ſuffrage des Orateurs & des Poëtes confirme cette vérité qui nous eſt révélée par l'équité naturelle; *quid tam commune*, dit Ciceron, *quàm mare fluctuantibus.* Ovide s'exprime de même :

Quid prohibetis aquas? uſus communis aquarum eſt.
Nec ſolem proprium natura nec aera fecit,
Nec tenues undas; in publica munera veni.

Virgile invective avec la même force contre ces peuples féroces, qui interdiſant

interdiſant leurs rivages aux étrangers, en faiſaient une nouvelle Tauride où l'on égorgeait ſans pitié les malheureux qui croyaient y trouver l'hoſpitalité.

Littuſque rogamus
Innocuum, & cunctis undam auramque patentem.

Quoique l'autorité de nos Poëtes modernes ne ſoit pas impoſante, on ne peut ſe diſſimuler que les anciens ont été les premiers légiſlateurs qui empruntaient les graces de la Poéſie pour tempérer l'auſtérité de leurs maximes : mais ceux qui récuſent leurs déciſions ſeront peut-être ébranlés par l'autorité des Oracles de la Religion, qui ont également élevé la voix pour établir la liberté des mers, & pour proſcrire un privilege qui n'étant favorable qu'à quelques particuliers, eſt nuiſible à tout le monde. S. Auguſtin lance de juſtes anathêmes contre ces tirans domeſtiques qui voulaient s'approprier les grands chemins : Saint Ambroiſe lâche de ſaintes invectives contre ceux qui veulent s'ériger en arbitres de la navigation ; Saint Grégoire de Naziance qualifie d'oppreſ-

ſeurs, ceux qui abuſent de leurs forces pour s'approprier le commerce excluſif de la mer.

Les Juriſconſultes de tous les pays & de tous les âges ſe ſont réunis pour établir cette vérité; ils ont même décidé que nul Roi, nulle République ne pouvait, ſans déroger à la loi naturelle, défendre à leurs ſujets d'échanger leur ſuperflu pour ſe procurer le néceſſaire chez l'étranger. Cette déciſion doit être reſtreinte; ils devaient ajouter que ce n'était qu'autant que la cauſe publique n'était point lézée par ce commerce particulier : bien plus, la navigation eſt ſi libre, que quand un Royaume eſt agité par le tumulte des guerres civiles, la loi naturelle autoriſe ſes voiſins à chercher dans une de ſes Provinces les productions dont elle eſt ſurchargée, & qui ſont pour eux un beſoin; envain on s'écriera, vous nuiſez à mes intérêts, il ſuffira de répondre, je veille aux miens, que l'équité naturelle me preſcrit de préférer aux vôtres; je ne dois pas être la victime de vos diviſions.

Quelle ſerait la deſtinée des Nations,

si elles étaient dépouillées de cette liberté ? Il est des pays qui, malgré leur fécondité naturelle, ne peuvent fournir aux besoins d'une excessive population. Il en est d'autres qui quoique favorisés de la nature sont quelquefois frappés de stérilité : l'Égypte & la Sicile, qu'on regardait comme les greniers du monde, éprouverent tour à tour les plus cruelles famines. Comme chaque Nation est menacée d'un pareil fléau, n'y aurait-il pas de l'inhumanité à imposer une servitude à la mer, qui restée libre peut prévenir tant de calamités? Quoi ! faudra-t-il qu'un peuple d'infortunés attende d'un despote impitoyable la permission de vivre, ou l'ordre de mourir ?

Un Roi ou une République peuvent bien mettre un impôt sur la navigation & vendre à leurs sujets le droit de pêcher ; mais les étrangers sont affranchis de ce tribut, parce qu'ils ne sont point assujettis à acheter d'un autre un bien dont les a gratifiés la nature, qui veut que tout le genre humain jouisse du bienfait des eaux & des vents. Deux Rois, ou deux

Peuples libres peuvent établir entr'eux une police Maritime, pour prévenir les querelles excitées par les haines nationales ou par l'avarice brutale de quelques particuliers ; mais leurs engagemens réciproques ne lient point les autres Nations, qui conſervent le droit de jouir à leur gré d'un élément ſorti libre des mains de la nature.

La concurrence dans le commerce peut être nuiſible à une Nation particuliere ; mais elle eſt utile à tout le le genre humain, puiſqu'en rendant plus communes les productions étrangeres, elle en facilite la jouiſſance aux claſſes les plus riches comme aux plus indigentes. Un artiſan ne ſerait-il pas répréhenſible au Tribunal de la Loi, s'il entreprenait d'interdire à ſon voiſin l'exercice de ſa profeſſion, ſous prétexte que cette concurrence diminuerait le prix de ſon travail & de ſon induſtrie? Si dans des tems de calamités publiques, quelque Citoyen fortuné diſtribuait aux pauvres ſes bleds à vil prix, des cultivateurs avides oſeraient-ils invoquer le ſecours de la loi, pour réprimer une libéralité

qui les empêcherait d'assouvir leur avarice inhumaine?

Le consentement unanime des peuples anciens, confirme que tout le genre humain a reçu de la nature le droit de jouir de la faveur des vents & des eaux. La Nation la plus puissante n'a jamais, dans ses jours de splendeur, imposé des loix sur la mer. Sémiramis eût pu former cette prétention, puisqu'elle avait pour l'appuyer, trois mille vaisseaux qui furent employés à la conquête de l'Inde; on ne voit pas que cette Princesse ait jamais interdit la navigation aux étrangers. On sait que les Perses, en déclarant la guerre, envoyaient demander l'eau & le feu aux Villes ennemies, voulant par ce tribut désigner qu'ils étaient Souverains des deux élémens; mais ils éprouverent au Promontoire d'Artémise, & au détroit de Salamine, que c'est la force qui donne cet empire. Les Athéniens vainqueurs, leur prescrivirent de ne jamais approcher de leurs côtes plus près que de la course d'un cheval, & de n'envoyer aucun vaisseau de

guerre entre les Iſles Cyarées & les Iſles Calydoniennes.

Les Romains, conquérans du monde, ne prirent jamais le titre de Souverains des mers : leur gloire fut de les affranchir de toute ſervitude & d'en exterminer les Pirates : ils n'équipaient de flottes que quand ils avaient des Puiſſances Maritimes à combattre ou des Corſaires à punir ; au retour de la paix ils déſarmaient leurs vaiſſeaux : c'eſt abuſer des termes que de dire qu'ils déférerent à Pompée l'empire de la mer. *Imperium maris* ne ſignifie que le Commandement des forces navales : de même quand l'Hiſtoire rapporte que les Athéniens forcerent les Spartiates à leur céder l'Empire de la mer, cet Empire ne conſiſtait que dans l'honneur de commander les flottes combinées de la Grece, qui formait une République fédérative. Il eſt vrai que les Romains, ſans prendre le titre inſolent de Rois des mers, en furent quelquefois les tyrans. Ils forcerent Antiochus à leur livrer ſes vaiſſeaux longs, à ne garder que dix navires de charge & trente galeres, avec défenſe de

naviguer au-delà du Promontoire Sarpedon : ce peuple de tyrans imposa encore des loix plus dures aux Carthaginois ; mais ces exemples ne prouvent rien contre la liberté des mers, c'était la force qui dictait des loix à la faiblesse. Le brigand qui dépouille le voyageur ne détruit point le droit de propriété.

Ptolomée, Strabon, & presque tous les Historiens, ont déféré le titre de Rois des mers à vingt peuples différens, mais ils nous ont en même tems appris quelle idée ils attachaient à cette dénomination. Les peuples les plus puissants en vaisseaux, ou dont le commerce était le plus étendu, ceux qui nétoyaient les mers de Pirates, ou qui fourniſſaient les Pilotes & les Matelots les plus expérimentés, recevaient ce titre d'honneur qui ne leur communiquait aucune puissance réelle. Avant l'usage de la bousſole, les Navigateurs rangeaient les côtes, quelques Pilotes plus audacieux ou plus instruits oserent affronter la pleine mer. L'aſpect des astres les dirigea dans leurs routes ; les richesses acquises par le commerce rendirent leur pays ſi

riche & ſi puiſſant, qu'on le regarda comme le Souverain de cet élément : la reconnaiſſance publique déféra ce titre à Minos & aux Corinthiens, qui n'uſerent de leurs forces que pour exterminer les Pirates. Ce ne fut point pour avoir fondé Synope ſur les bords du Pont-Euxin ; ce ne fut point pour avoir conquis la Colchide, que les Mileſiens reçurent ce vain titre de Roi ; ils n'en furent redevables qu'à leur humanité compatiſſante envers les malheureux que la tempête jettait ſur leurs rivages. Après avoir exercé envers eux les droits les plus ſaints de l'hoſpitalité, ils leur fourniſſaient des ſecours pour retourner dans les lieux de leur naiſſance. Les Rhodiens furent auſſi honorés du titre de Rois des mers à cauſe de la ſageſſe de leurs loix nautiques, qui furent adoptées par toutes les Nations commerçantes & même par les Romains leurs vainqueurs.

Une victoire ſur mer ſuffiſait pour en être appellé le Souverain : les Ioniens avec deux cent ſoixante galeres vainquirent le premier Cyrus, coulerent à fond ſix cent de ſes vaiſſeaux, s'emparerent de Sarde & dévaſterent les

les plus belles Provinces de la Perse : cette victoire les fit regarder comme les dominateurs de la mer : ce furent les Phéniciens qui conserverent le plus long-tems ce fantôme de Souveraineté : Navigateurs intrépides, ils faisaient encore un trafic de leurs navires, de leurs Pilotes & de leurs Matelots. Semiramis les employa pour conduire sa flotte dans l'Inde. Necho, Roi d'Égypte, s'en servit pour découvrir les côtes d'Afrique : ce titre de Roi n'était donc qu'honorifique, puisqu'aucun de ces Rois imaginaires n'a exercé d'actes de Souveraineté sur ses voisins, aucun n'a imposé de tribut sur eux, aucun n'a exigé qu'on vînt lui demander la permission de naviguer.

Policrate de Samos est le premier qui se soit arrogé ce titre, & qui ait essayé d'en réaliser les prérogatives. Moins Guerrier que Pirate, il ne fut reconnu que par ses complices & par quelques Marchands qu'il avait dépouillés. Les Athéniens plus politiques ne se dirent jamais Souverains de la mer ; mais ils oserent mettre un tribut sur tous les vaisseaux qui en-

traient dans l'Heleſpont, ils interdirent aux Megariens l'entrée de leurs rivages : cet attentat contre le droit des Nations ne reſta point impuni ; tous les Peuples de la Grece ſe ſouleverent contre cette nouveauté tyrannique, & la liberté de la navigation fut rétablie.

Cette prétention fut renouvellée dans le quinzieme ſiecle par les Portugais, qui voulurent s'arroger une navigation excluſive dans les mers de l'Inde, ſous le frivole prétexte qu'ils avaient les premiers pénétré dans ces régions fortunées. La découverte d'un pays n'en donne point la Souveraineté ; ſi un Indien eût abordé en Portugal, auroit-il eu droit de dire aux différens peuples de l'Inde : je vous interdis l'entrée de l'Europe, c'eſt à moi d'en régler la deſtinée, parce que je ſuis le premier d'entre vous qui en ai fait la découverte, & que j'en ai pris poſſeſſion pour mon Nabab ; le droit de découverte ne peut être reclamé que ſur des contrées déſertes qui appartiennent à tout le monde, *jure primi occupantis* ; mais pour les contrées qui ont leurs Rois,

leurs habitans, leurs mœurs & leurs usages, on ne peut leur imposer de servitude sans être un usurpateur.

Supposons un moment que la découverte d'un pays donne le droit d'y commander, les Portugais auraient-ils pu invoquer ce titre en leur faveur? Les Grecs, les Arabes & les Vénitiens avaient pénétré dans l'Inde avant eux.

Impiger extremos currit mercator ad Indos.

Une raison plus tranchante décide la question. Depuis la dispersion des hommes, le commerce d'échange s'est perpétué de proche en proche; ainsi un peuple n'est proprement inconnu que relativement à un autre peuple; une terre nouvelle pour nous, n'est autre chose qu'un pays que nous ne connaissions pas encore; mais ce pays était fréquenté par ses voisins. Les Portugais convaincus intérieurement que leur titre était caduc, crurent en rectifier le vice en faisant intervenir la religion : ils essayerent alors d'introduire une législation nouvelle qu'ils substituerent aux droits de la nature & des gens : leurs Docteurs,

mauvais Logiciens, enseignerent que le caractere de Chrétien communiquait la Souveraineté sur tous les peuples plongés dans les ténebres de l'Idolâtrie : c'était ainsi que les Grecs policés croyaient avoir une domination naturelle sur tous les peuples Barbares, sous prétexte de les dépouiller de leur férocité : les Portugais, pour justifier leurs usurpations, implorerent l'autorité du Pape Alexandre VI : ce Pontife, flatté d'être l'arbitre des Rois & le dispensateur des sceptres & des couronnes, partagea entr'eux & les Castillans l'Empire du nouvel hémisphere, & par cette seule décision, il commit une double injustice. 1°. C'était disposer à son gré de la destinée d'un peuple qui n'était point dans sa dépendance, puisqu'il avait ses Rois auxquels il payait tribut. La Puissance Papale étant toute spirituelle, ne pouvait s'étendre sur la navigation & le commerce, qui sont des choses temporelles. 2°. Cette décision dépouillait les autres Nations d'un privilege qu'elles tenaient de la nature ; ainsi les Castillans & les Portugais n'avaient point droit de recevoir ce que le Pon-

tise n'avait pas droit de leur donner. Les Jurisconsultes, d'une commune voix, proscrivirent une doctrine monstrueuse qui établissait le Pape Monarque universel de la terre : S. Thomas avant eux, avait prononcé que les erreurs religieuses ne privaient point un Citoyen de son droit de propriété, & que dépouiller un infidele de ses biens, était un larcin aussi punissable que s'il était fait à un Chrétien. Paul III, plus éclairé & moins ambitieux que son prédécesseur, adopta des maximes plus humaines : il éclaira Charles-Quint sur les limites du pouvoir Souverain ; & ce Prince agité par les remords des crimes commis en son nom, ne parut regretter le Trône que par l'impuissance où son abdication le mettait de rendre à tant d'innocentes victimes leurs biens & leur liberté.

Les progrès de la navigation & la découverte du nouvel hémisphere, donnerent naissance à l'abus de prendre des titres arbitraires, & qui quoique frivoles occasionnerent des scenes sanglantes : Emanuel, Roi de Portugal, se qualifiait Roi du commerce & de la navigation de Guinée, d'Ethio-

pie, de la Perſe & de l'Arabie; & dans le tems qu'il repaiſſait ſon orgueil de ces titres faſtueux, il les proſtituait à l'Empereur d'Abiſſinie; Charles-Quint prenait le titre de Roi des Canaries, de l'Océan, des Iſles & de la Terre ferme des Indes. Les Vénitiens ſe glorifiaient d'être Rois du Golphe de la mer Adriatique. L'Empereur Othoman ſe qualifie également Souverain de toutes les mers qui baignent ſon Empire. Ces Rois imaginaires confiſquaient les biens & même puniſſaient de mort les téméraires qui, ſans leur ordre, mettaient le pied dans leur prétendue Monarchie. Cet orgueil pénétra du Midi dans le Nord. Guſtave Adolphe, dans le traité de paix qu'il conclut avec Chriſtian, Roi de Danemarck, renonça à la Souveraineté des mers. Les Polonais, en appellant Henri III à la Couronne, promirent d'entretenir à leurs dépens une flotte aſſez puiſſante pour lui aſſurer l'Empire de la mer.

Chaque peuple fait valoir en ſa faveur les erreurs qu'il combat chez les autres. Les Anglais, après avoir détruit les prétentions des Caſtillans &

des Portugais, en ont formé d'auſſi orgueilleuſes ſur la Manche & l'Océan : dans leur ambitieux délire, ils ont tracé une ligne imaginaire qui vers le midi s'étend ſur les côtes de France & d'Eſpagne, juſqu'au Cap de Finiſtere. Ambitieux de regner même ſur les glaces, leur Monarchie fantaſtique n'a de limites que le Groenland, du côté du Nord, ſous prétexte que Villougbi en prit poſſeſſion pour Edouard VII en *1553* ; du côté de l'Occident, ils prétendent commander à cette partie de l'Océan qui ſépare leur Iſle du Cap Breton, & pour s'en faire un titre, ils ont donné à cette mer le nom de Britannique ; comme ſi une dénomination arbitraire établiſſait un droit réel ; ils ont encore allégué que Sebaſtien Cabo, & après lui Humphri Gilbert, avaient pris poſſeſſion de ce Cap, l'un pour Henri VII & l'autre pour la Reine Éliſabeth : mais puiſqu'ils réclament cette priſe de poſſeſſion, ne pouvons-nous pas l'invoquer avec plus de juſtice, puiſqu'avant ces deux célebres Navigateurs, les Normands & les Bretons y avaient formé des établiſſemens, & même Jean-Denis

d'Honfleur avait tracé une carte du Golphe qui ſépare l'Iſle de Terre-Neuve avec la côte du Canada.

La poſition de l'Angleterre ſur quatre mers ne peut lui donner aucune domination ſur elles; puiſque ces mers baignent les côtes de pluſieurs autres Nations qui auraient le même titre à alléguer. Selden, plus Savant que Logicien, a déployé tout le faſte de l'érudition; il accumule les traditions les plus fabuleuſes, & les ſophiſmes les plus éblouiſſans pour établir une tyrannie ſur les mers. Quel traité a tranſmis aux Anglais le Trident de Neptune? Quel peuple a été aſſez lâche pour ſouſcrire à ſa dégradation & ſe dévouer à la ſervitude? Comment ces fiers inſulaires ſucceſſivement aſſervis aux Romains, aux Saxons, aux Danois & aux Normans, peuvent-ils careſſer la chimere d'être un peuple Roi? C'eſt reſſembler à cet Athénien qui, dans ſon agréable délire, s'imaginait que tous les vaiſſeaux qui entraient dans le Pyrée étaient à lui.

Selden s'appuye ſur la preſcription; & pour montrer que les Anglais ont joui de toute antiquité de l'Empire des

mers, il dit qu'on voyait sur leur ancienne monnoie la figure d'un navire & d'un Roi armé d'une épée : cet argument n'a pas même le mérite d'être captieux. Quoi! dans le tems où les Romains n'avaient point encore construit une seule chaloupe, ne gravaient-ils pas sur leur monnoie la figure de Janus au double visage, & celle du navire d'Énée ? Prétendaient-ils alors être Souverains des mers ? Selden semble ignorer que la prescription n'étant établie que sur le droit civil, ne peut être opposée aux Nations étrangeres : chaque Monarque, chaque République a son droit civil établi pour l'avantage d'une Société particuliere; c'est donc au Tribunal des Nations que cette grande cause doit être jugée.

Mais je suppose pour un moment qu'une longue possession est une espece de droit de propriété; les Anglais pourraient-ils s'autoriser de la prescription? ce n'est que depuis le regne d'Élisabeth, & sous la tyrannie de Cromwel, qu'ils ont figuré parmi les peuples navigateurs : une chaîne de faits historiques va confirmer cette vérité.

Quand Céſar paſſa dans leur Iſle, ils n'avaient encore que des barques d'oſier couvertes de cuir ciré : ce n'était point avec d'auſſi frêles barques, qu'ils pouvaient protéger leurs côtes & faire des conquêtes au-dehors; s'ils furent toujours difficiles à ſubjuguer, c'eſt que leurs Villes étaient ſituées à l'extrêmité des Caps, d'un difficile accès; & lorſqu'ils y étaient aſſiégés, ils ſe tranſportaient dans une autre avec leur famille & leurs biens. Voilà pourquoi Céſar les vainquit, ſans pouvoir les aſſervir ; cette gloire fut réſervée au vertueux Agricola ſous Domitien.

On ne conteſte point aux anciens Bretons le mérite du courage qu'ils ont tranſmis à leurs deſcendans; on avoue même qu'ils l'ont ſouvent porté juſqu'à la férocité; dès qu'il leur naiſſait un enfant, le pere lui portait les premiers alimens dans la bouche à la pointe d'un poignard, ſimbole de la valeur; dès que la mere était délivrée, elle formait des vœux pour que ſon enfant pût un jour mourir en combattant pour ſon pays. Leur paſſion dominante était d'avoir des armes fortes & brillantes, & c'était des dents des

monſtres marins que la garde de leur épée était faite : mais ils ne s'en ſervaient que pour défendre leur liberté & non pour conquérir. Ils étaient même ſi faibles ſur mer, que quand Céſar déclara la guerre aux peuples de Vannes leurs Alliés, ils ne purent leur fournir qu'un ſecours d'hommes, parce qu'ils n'avaient pas un ſeul navire.

Quels étaient alors les Gaulois? Marſeille veillait à la liberté des mers, & Rome, maîtreſſe du monde, ſe glorifiait de l'avoir pour Alliée & pour amie. La Loire était couverte de navires dont Céſar ſe ſervit pour faire la conquête de l'Angleterre. Dans le tems que les anciens Bretons n'avaient que des chaloupes d'oſier, les Gaulois en conſtruiſaient de bois de chêne : au lieu de cordages, ils attachaient leurs ancres à des chaînes de fer. Leurs voiles étaient des peaux préparées qui réſiſtaient mieux que la toile à l'impétuoſité de la tempête ; leurs navires, au lieu d'être plats comme ceux des Romains, étaient courbés, & cette forme était la plus favorable pour briſer les flots & réſiſter aux vents. Cette Marine ſuffit pour prouver qu'ils

devaient avoir une grande ſupériorité ſur les anciens Bretons. Ainſi la preſcription eſt toute en notre faveur.

Sous chaque race de nos Rois cette ſupériorité s'eſt maintenue ; le petit-fils de Clovis diſperſa la flotte des Oſtrogots, ſoutenue de celle des Grecs commandés par Narsès. Quand Totila, Roi des Gots, déchirait le reſte de l'Empire Romain, Juſtinien implora l'aſſiſtance de Thodebert, auquel il céda ſes droits ſur la Provence, & c'eſt par cette ceſſion que cette Province eſt paſſée ſous la domination Françaiſe : les Friſons ayant voulu s'affranchir du joug de nos Rois, Charles Martel remporta ſur eux une victoire complette ; il s'empara de leurs Iſles & fit périr par le glaive tous les chefs de la rebellion. Enfin tandis que les Anglais obſcurs ſe courbaient ſous le joug de maîtres étrangers, nulle Puiſſance n'oſa inſulter nos côtes, ni tenter d'y deſcendre pour faire des conquêtes.

La France, ſous la ſeconde race de ſes Rois, fut encore plus redoutable ſur mer que ſous ſes premiers conquérans : Charlemagne contint les Danois

sur l'Océan ; il eut sur la Méditerranée les Sarrazins à réprimer. Sa flotte commandée par le Comte d'Empus défit celle des Infideles près de l'Isle Majorque, prit huit de leurs vaisseaux & délivra cinq cens Corses, que ces Barbares menaient en captivité. Après la mort de ce conquérant, son fils se fit également respecter sur les mers. Les Danois se présenterent souvent sur nos côtes sans oser jamais y descendre ; il les obligea même à lui donner quarante & un otages pour répondre de leur fidélité ; le partage qu'il fit de ses États entre ses enfans affaiblissant la France, enhardit ces Pirates à y faire de nouvelles invasions : ils reparurent avec six cens barques aux embouchures de la Somme, de la Seine & de la Loire. Sans frein & sans pitié dans la victoire, & toujours redoutables, après leur défaite, ils forcerent Charles le simple à leur céder la Neustrie.

La France, après avoir été ravagée par ce peuple de brigands, eut bientôt à se féliciter de leur adoption : confondus avec leurs anciens ennemis, ils en prirent la langue, le culte & les

mœurs. Quoiqu'ils eussent des Souverains particuliers comme toutes les Provinces Maritimes, la France fut regardée comme leur Patrie, & ce fut de son sein que sortirent les conquérans de l'Angleterre; puisque la flotte du Duc Guillaume ne contenait que des Soldats & des Matelots Français. Les Normands, en prenant possession de la Neustrie, n'en avaient point exterminé les habitans. Leur réunion n'en fit qu'augmenter la population. Ainsi la France a droit de se glorifier d'avoir produit ce généreux Guiscard, qui après avoir affranchi la Pouille & la Calabre du joug des Sarrazins, conquit les Royaumes de Naples & de Sicile, dont les peuples reconnaissans mirent sur sa tête le diadême qu'il transmit à ses enfans. Ce fut encore de cette terre féconde en Héros, que sortirent les Roger, les Tancrede, & tous ces illustres aventuriers, qui nétoyerent les mers de Pirates, qui parcoururent en vainqueurs les côtes d'Asie, qui soumirent plusieurs Isles de l'Archipel, & dicterent des loix dans Bisanze aux successeurs de Constantin: les Anglais, alors sans considération,

empruntaient toute leur gloire des actions de leurs conquérans.

Quoique les Croisades fussent inspirées par un zele sans lumiere, l'enthousiasme religieux enfanta véritablement des Héros. Les Anglais, sous leurs Rois Normans, armerent des flottes nombreuses. Les mers de Syrie furent couvertes de leurs vaisseaux. Richard leur Roi, qui fut un des Héros de son siecle, ne crut pouvoir assurer le succès de son expédition, qu'en tirant ses Pilotes & ses Matelots de la Gascogne, de la Normandie & du Poitou. Ces Français furent les instrumens de ses victoires, tandis que les Anglais dedaignés, languissaient oisifs dans leur Isle.

Sous Philippe-Auguste, les Français se croiserent trois fois, & dans le tems qu'on croyait la France épuisée de Soldats & de Matelots, ce Prince eut à l'embouchure de la Seine une flotte de cinq cens navires, à laquelle les Anglais n'en purent opposer que quarante. Leurs Historiens prétendent que sous le regne de Louis VIII son fils, la France n'eut point de Marine; mais ce Prince fit la conquête de l'Angle-

terre, & il n'aurait pu la tenter ſans le ſecours d'une Marine puiſſante. Comment Saint Louis aurait-il pu mettre en mer dix-huit cens navires, ſi ſon pere avait laiſſé tomber ſa Marine dans un entier dépériſſement? Ce fut pendant ces guerres ſaintes, que s'éleva cet ordre militaire & religieux, qu'on peut regarder comme une famille de Héros, célebres ſous le nom de Chevaliers de Saint-Jean de Jéruſalem. La France eut droit d'entrer dans le partage de leur gloire, puiſque Gerard & Raimond du Pui, tous deux nés dans ſon ſein, furent les fondateurs de cette Milice ſacrée.

Ce ne fut que dans le quatorzieme ſiecle, que les Anglais ſe montrerent les émules des Français ſur la mer. Philippe de Valois, & Édouard Roi d'Angleterre, rivaux de puiſſance & de gloire, déployerent leurs forces ſur cet élément : la Reine d'Angleterre, accompagnée des Dames les plus qualifiées de cette Iſle, s'embarqua pour avoir part à l'honneur du ſuccès : il y eut un combat où l'émulation de vaincre fut ſi vive, que les Officiers Anglais avaient couvert un de leurs yeux avec

avec un morceau de drap, en jurant à leurs maîtresses de ne l'ouvrir qu'après la victoire : on combattit pendant sept heures avec une égale opiniâtreté : Édouard blessé d'un coup de fleche, n'en fut que plus ardent à combattre : ses Soldats étaient de plus de moitié inférieurs en nombre, mais animés par la présence de leur Reine & des Dames qui combattaient comme eux, ils remporterent une pleine victoire.

La guerre qui s'éleva en Bretagne, entre la Maison de Blois protégée par la France, & celle de Montfort, dont les Anglais défendaient la cause, reveilla les haînes nationales. Il y eut un combat sanglant, où la Duchesse de Montfort, qui était sur la flotte Anglaise, donna l'exemple du courage ; elle tenait en main une épée, dont elle se servait avec l'adresse & l'audace d'un Soldat : la nuit survint, les Anglais profitant des ténebres, descendirent en Bretagne, & la flotte Française fut dissipée par la tempête.

Sous Charles VI, Louis II Duc de Bourbon, à la tête d'une troupe de braves, passa deux fois la mer, pour faire la guerre aux Infideles dont il

coula les vaiſſeaux à fond. Ce fut auſſi ſous ce regne qu'un Français de Saint-Jean-de-Luz, que des affaires de commerce appellaient à Madere, fut jetté par la tempête dans une Iſle éloignée que l'on préſume être Saint-Domingue; après quelque ſéjour qu'il y fit pour ſe rétablir, il remit à la voile; de retour à Madere, il y fut affectueuſement accueilli par Chriſtophe Colomb, & l'on ſoupçonne que ce fut ſur ſes relations que ce célebre Génois entreprit la découverte du nouveau monde.

Quand les Anglais furent chaſſés de France, la mer devint le théatre de la guerre entre les deux Nations rivales. Il y eut un combat mémorable devant Saint-Mahé, où vingt galeres Normandes & Bretonnes oſerent attaquer une flotte de quatre-vingt vaiſſeaux. Les Français étaient commandés par Primoguet Capitaine Breton, qui paſſait pour le plus grand Marin de ſon ſiecle; il montait *la Cordeliere*, vaiſſeau que la Reine Anne avait fait conſtruire, & qui ſurpaſſait en grandeur tous ceux que l'on avait mis juſqu'alors ſur la mer. L'Amiral Anglais

montait *la Régente*, qui ne le cédait point en grandeur à *la Cordeliere*; les Anglais de leur hune, jetterent des matieres enflammées qui y mirent le feu. Primoguet, sans espoir de la sauver, ne veut pas périr sans vengeance; il tourne la partie de son vaisseau qui brûlait contre *la Régente* & y communique le feu; les deux vaisseaux cramponnés furent bientôt réduits en cendres : plus de deux mille hommes furent la proie des eaux & des flammes. Primoguet tout armé se précipite de la hune dans la mer où il trouve la mort.

Cette succession de faits, & une infinité d'autres que je pourrais alléguer, suffisent pour détruire la prétention des Anglais qui voudront s'appuyer sur le titre de prescription, qui dans chaque siecle dépose contre eux; puisqu'avant Henri VIII ils n'avaient point de Marine constamment subsistante. Selden avoue que les anciens Bretons furent long-tems ignorés; mais il attribue cette obscurité à la défense qu'ils faisaient aux autres Nations d'approcher de leurs côtes, & cette défense lui parait un acte de Souveraineté : c'est d'une erreur se faire un titre. Les

Japonnais ne permettent qu'aux Hollandais de descendre dans leur Isle, & jamais ces peuples n'ont prétendu être les Souverains des mers de l'Inde : c'est encore une erreur de dire que les anciens Bretons interdisaient aux étrangers l'entrée de leurs Havres. Il fallait que leurs côtes fussent connues & fréquentées, puisque les Marseillois y allaient acheter la laine & l'étain qu'ils distribuaient au reste des Nations. L'alliance des anciens Bretons avec les peuples de Vannes, prouve leurs relations avec les étrangers; tout dépose que leur port était ouvert aux Gaulois, puisqu'il y avait dans cette Isle une Ville appellée de leur nom, à cause de l'affluence des Marchands de cette Nation qui allaient y trafiquer.

Quelques faits bizarres, quelques exemples d'une vanité extravagante sont des argumens dont les Annalistes Anglais se servent pour fonder leur chimérique Empire. Ils rapportent qu'un de leurs Rois Saxons prenait le titre de Roi des quatre mers, suivant les quatre points cardinaux de la Sphere : on lit encore dans leurs chroniques qu'Egdarus, autre Roi Saxon, voulant

viſiter les côtes de ſon Royaume, ſe fit accompagner par dix Rois des Iſles voiſines, qui tous étaient ſes tributaires. Le Monarque placé au gouvernail faiſait l'office de Pilote; les Rois ſes vaſſaux étaient à la rame, & les Seigneurs ſuivaient dans des chaloupes. De retour à Londres, il fut conduit dans ſon Palais avec cette eſcorte inſultante, & en la congédiant, il dit à ſes favoris : *mes ſucceſſeurs pourront à juſte titre ſe dire Rois des mers, quand ils ſeront ſervis par des perſonnes d'un ſi haut rang.* Un monument d'orgueil ne donne point une puiſſance effective. C'eſt la chimere de cet Empereur Tartare, qui après un long dîné, fait publier à ſon de trompe, qu'il permet aux Rois de la terre de prendre leur repas.

Ce ne fut que ſous le regne du Saxon Alfred, que la Marine Anglaiſe commença à ſortir de l'enfance. Il changea la forme des vaiſſeaux, & ſubſtitua le chêne à l'ozier. Il fit conſtruire des galeres de ſoixante rames de chaque côté : les Hiſtoriens rapportent que le Roi Etelred équipa dans une ſeule année quatre flottes de douze cens voiles cha-

cune; il eſt vrai que la conſtruction était alors peu diſpendieuſe, puiſqu'il ne dépenſa que trente-ſept mille quarante-huit livres pour faire conſtruire quatre grands vaiſſeaux : mais il y aura toujours une alternative humiliante à offrir aux Anglais; ou leurs Annaliſtes étaient des exagérateurs impudens, ou leurs ancêtres étaient des Navigateurs ignorans, puiſqu'avec des flottes ſi nombreuſes il ne put réprimer les invaſions des Danois, auxquels il conſentit de payer le tribut nommé Danegelde : ce fut à cette condition que ces Pirates fournirent aux anciens Bretons quarante-cinq vaiſſeaux qui paſſaient l'hiver dans la Tamiſe, & qui ſous prétexte de les protéger ne ſervirent qu'à les opprimer avec impunité. Guillaume le conquérant les affranchit de cet humiliant tribut; mais ils ne firent que changer de fers : il les gouverna avec une verge d'airain.

La découverte du nouveau monde fut l'époque de la grandeur des Anglais ſur la mer; leurs Navigateurs pénétrerent dans des régions juſqu'alors inconnues; & la poſſeſſion fut pour eux un titre de Souveraineté. Je ne diſſimu-

lerai point que c'eſt de cette Iſle que ſont ſortis les Cabo pere, fils & petit-fils, dont l'audace étendit la Sphere du globe. Ce furent eux qui découvrirent Madere, qui après avoir pénétré dans les terres de Labrador, côtoyerent la Norvége, tenterent un paſſage au Catai par le Nord, parcoururent les mers de Moſcovie que des montagnes de glaces ſemblaient rendre inacceſſibles. Drac & Candiſch ſont les premiers qui aient fait le tour du Globe. Raleg découvrit la Guyane & la Virginie. Jean Davis entra, près le pôle Arctique, dans le détroit qui porte ſon nom. Henri Hudſon paſſant par ce détroit ſe trouva jetté dans une grande mer qu'il préſuma voiſine du Mexique. Il cingla vers le Nord juſqu'au 81e. degré, où il parcourut une Baye qui porte encore ſon nom, Il fut retenu par les glaces, & ſon équipage rebuté de tant de fatigues ſtériles, le mit dans une barque & l'abandonna ſans proviſion à la fureur des flots, qui ſans doute l'engloutirent, puiſque jamais on n'a eu de ſes nouvelles.

Ces expéditions décelent un courage audacieux; mais c'eſt une gloire que

les Anglais partagent avec tous les peuples inſulaires, & ſur-tout avec les Génois, les Vénitiens, les Hollandais, les Normands, les Biſcayens & les Bretons. Il ne ſuffit pas d'avoir parcouru le Globe pour prétendre en être le Souverain.

La prétention des Anglais eſt ſi nouvelle, qu'il eſt difficile de concevoir comment leurs écrivains oſent alléguer le droit de preſcription : ils ont recours à leurs Juriſconſultes qu'on doit recuſer comme ſuſpects de partialité : au reſte il n'y a que les modernes qui aient eſſayé d'établir cette Monarchie, puiſque pendant quatre cens ans de notre Ere, les Anglais ont été gouvernés par le Droit Romain, qui affranchit la mer de toute ſervitude. Bacton, grand Juriſconſulte qui vivait ſous Henri III, décide formellement que la mer & toute eau coulante eſt un bien commun à tout le genre humain, que chacun peut à ſon gré y pêcher & conſtruire des édifices ſur le rivage ; il s'appuye des déciſions de Vulpien & de Juſtinien. Quelques Anglais enthouſiaſtes, abuſent des expreſſions des Commentateurs des Loix de l'Amirauté qui diſent

ſent que la mer eſt l'héritage de leurs Rois; & ſur-tout de ce paſſage en Idiome Normand, *ſoit enquis de ceux qui accrochent à eaux ſalées par deſéritiſon du Roi.* Le Juriſconſulte Bracton, ſous le Roi Richard II, dit auſſi en Idiome Normand : *que la mer eſt del ligeans du Roi comme de ſa Couronne d'Angleterre.*

Il eſt vrai que la Loi de nature qui établit la liberté de la navigation, a été enfreinte par tous les peuples modernes. Il s'eſt introduit ſur mer une légiſlation inconnue à toute l'antiquité; chacun s'eſt formé une eſpece de domination ſur cet élément; mais ces nouveautés n'étant l'ouvrage que de la force, n'ont été reſpectées que par la faibleſſe; c'eſt toujours avec l'épée & le canon que chaque Puiſſance interprête les Traités : les Danois en 1637, prétendirent interdire la pêche de la baleine ſur les mers du Spitſberg. Cette tyrannie cauſa de grandes pertes aux Armateurs Français. Louis XIII en demanda la réparation. Le Roi de Danemarck répondit que l'exemple des autres Nations devait être une loi pour les Français; que la navigation ſur les

mers du Groenland avait toujours été interdite aux étrangers ; & qu'enfin les Anglais & les Hollandais n'avaient obtenu la permission d'y pêcher, qu'en se soumettant à un tribut annuel de cent nobles roses. Louis XIII embarrassé dans des guerres plus importantes négligea de poursuivre la vengeance de cette injure.

Certains abus introduits dans les tems modernes ont fait croire que la mer était susceptible de propriété : tels sont les impôts mis par quelques Souverains sur les navires qui rangent leurs côtes : c'est une ombre de Souveraineté qu'ils achetent par une servitude réelle. Examinons quelle est l'origine du tribut imposé par les Rois de Danemarck, sur tous les vaisseaux qui passent par le détroit du Sond pour négocier dans la Baltique : cette mer n'était autrefois fréquentée que par quelques Marchands auxquels il était facile de prescrire la loi. La modicité de l'impôt les empêcha de se plaindre & de murmurer ; mais lorsque toute l'Europe fut devenue commerçante, le cri des Nations s'éleva contre cette usurpation. Les Villes de la Hanse Teutonique furent les

plus ardentes à maintenir la liberté des mers ; elles ne conſentirent à cette impoſition qu'en aſſujettiſſant à leur tour les Danois à entretenir ſur leurs côtes des fanaux dont la clarté pût diriger les Navigateurs pendant les nuits obſcures ; ainſi ce tribut n'eſt qu'un engagement réciproque qui ne donne point d'atteinte à la liberté des mers, c'eſt une contribution volontaire pour le ſervice commun des Nations. Cette eſpece d'impôt ne donne point aux Rois de Danemarck le droit de Souveraineté ſur ce détroit, puiſqu'ils ne ſont que les dépoſitaires des ſommes qu'on perçoit en leur nom pour l'entretien des fanaux, & qu'ils en ſont, pour ainſi dire, comptables aux Nations qui ont contracté avec eux. Il faut que les peuples étrangers trouvent leurs avantages dans cette ſervitude apparente, puiſqu'il leur ſerait facile d'entrer dans la Baltique ſans paſſer par le Sond. Les Danois n'ont d'autres titres que l'uſage pour exiger ce tribut ; aucun peuple libre ne s'y eſt aſſujetti par des traités ; c'eſt pourquoi ils ont uſé de la plus grande modération dans la maniere de le percevoir ; au lieu de s'arroger le droit de viſiter les

vaiſſeaux étrangers, ils s'en rapportent à la ſimple déclaration du Maître du navire ſur la quantité & la qualité du fret. Cette circonſpection leur a mieux réuſſi qu'une exactitude rigoureuſe. La crainte que les Nations commerçantes n'en recherchaſſent l'origine, a fait que cet uſage n'a point dégénéré en abus.

Tel fut encore le détroit de Brieuf, que les Rois d'Eſpagne & de Portugal, d'Angleterre & d'Ecoſſe payaient aux Ducs de Bretagne; ce n'était point un tribut, mais plutôt une récompenſe de la protection que ces Ducs accordaient aux vaiſſeaux qui allaient ſe briſer ſur leurs côtes où les naufrages étaient fréquens. Quand on remonte au principe de ces impoſitions, on découvre qu'elles ont été établies pour l'avantage mutuel de celui qui les paie & de celui qui les perçoit. Les Anglais n'ont point exercé cet acte de puiſſance Souveraine ſur le détroit de Gibraltar, qui eſt beaucoup plus fréquenté que celui du Sond; quoiqu'ils y entretiennent des flottes aſſez puiſſantes pour y donner la loi, ils ont eu la modération de s'abſtenir de s'en dire les maîtres; ſi par haſard ils demandaient le droit qu'exi-

gent les Danois ſur le Sond, à condition de purger les mers de Pirates Africains, le conſentement des Nations ne ſerait point contraire à la liberté de la navigation, il en aſſurerait plutôt les proſpérités ; on paie des mercenaires pour ſa défenſe, & celui qui vend ſon ſang ſe met toujours au-deſſous de celui qui l'achete.

L'honneur du pavillon eſt une reconnaiſſance de la ſupériorité de celui auquel on le rend ; les Anglais, fiers de leurs forces Maritimes, prétendent que les navires étrangers qui rencontrent leurs vaiſſeaux de guerre doivent baiſſer leur pavillon, & que ceux qui n'en ont point, doivent baiſſer leur mat de perroquet ; cette prétention eſt une conſéquence de l'empire des mers qu'ils voudraient s'attribuer.

Le pavillon eſt une banniere d'étamine qu'on arbore à la pointe d'un des grands mats. Sa couleur, les armes dont il eſt parſemé, apprennent à diſcerner les différentes Nations & le grade de l'Officier qui commande ; l'uſage en eſt fort ancien, ſur-tout chez les Peuples Septentrionaux ; les premiers Européens qui aborderent en Chine, l'y trou-

verent établi. Il paraît que les Romains s'en ſervaient auſſi pour diſcerner le vaiſſeau de l'Officier-Général; lorſque le Préteur commandait une flotte, ſes Licteurs tenaient leurs haches & leurs faiſceaux ſur la proue de ſon vaiſſeau; & lorſqu'il rencontrait un Conſul, ou quelque Magiſtrat d'un grade ſupérieur au ſien, il baiſſait ſon pavillon, & ſes Licteurs baiſſaient leurs haches.

La délicateſſe des Souverains, ſur l'honneur du pavillon, a donné naiſſance à des guerres ſanglantes. Ce cérémonial de mer a toujours été réglé par la loi du plus fort. Les Puiſſances amies, ont uſé de tempéramens pour ne point compromettre leur autorité, & ces ſaluts ont été regardés par elles comme des ſaluts d'honneur & de cérémonies. Cette déférence conſiſte à ſe mettre ſous le vent, à amener le pavillon, à faire les premieres & les plus nombreuſes décharges d'artillerie, à ferler quelques voiles & particuliérement le grand hunier, à envoyer un Officier à bord de celui qui exige ce témoignage de reſpect. Prendre le deſſous du vent eſt la plus grande ſoumiſ-

sion qu'on puisse faire en mer. Dès que le pavillon royal est arboré, il ne doit point s'abattre pour saluer; si l'on veut l'y contraindre, il faut combattre & c'est à la victoire à décider; mais le vainqueur ne peut s'en faire un titre pour l'exiger comme devoir.

Lorsque les flottes de deux Nations amies se rencontrent en mer, la plus puissante peut, sans déroger, déférer le salut d'honneur à la plus faible. C'est une politesse sans conséquence : lorsque la flotte d'Espagne, destinée contre les Hollandais, rencontra sur nos côtes les vaisseaux de France qui étaient beaucoup inférieurs en nombre, les Espagnols les prévinrent par un salut d'honneur que le Duc de Guise leur rendit par plusieurs décharges de son artillerie.

Ce que plusieurs Nations ont fait par décence & honnêteté, les Anglais dans divers tems l'ont exigé comme devoir. Le Roi Jean, dans la seconde année de son Regne, donna une Déclaration qui marquait plutôt son orgueil que sa puissance; voici comme il s'énonçait dans son Idiome Normand : *Si le Commandement de ma flotte royale rencontre sur la mer aucune nef ou vaif-*

ſeaux chargés ou vuides qui ne veulent avaler ou abaiſſer leurs triefs au Commandement de l'Amiral du Roi, ou ſon Lieutenant; mais combattant contre ceux-de la flotte, que s'ils peuvent être pris, qu'ils ſoient réputés comme ennemis, & leurs nefs, vaiſſeaux, & biens pris comme biens des ennemis; tout ſoit que les maîtres ou poſſeſſeurs d'iceux. Tant que ce Roi fut le plus puiſſant en vaiſſeaux, il exerça cette tyrannie; il fit ſaiſir tous les navires de ceux qui refuſerent de ſe ſoumettre à cette ſervitude; l'équipage fut jetté dans des priſons, & on lui infligea des peines corporelles. Mais lorſque ce Prince eut éprouvé les revers de la fortune, il fut chargé lui-même des entraves qu'il voulait donner.

Pluſieurs de nos Rois ont eu les mêmes prétentions: Henri II & Henri III donnerent deux Déclarations pour aſſujettir toutes les Puiſſances à baiſſer leurs voiles devant leurs vaiſſeaux. Ces Déclarations n'eurent point d'exécution. Les Hambourgeois furent les premiers qui refuſerent de s'aſſujettir à ce cérémonial; leurs vaiſſeaux furent ſaiſis & confiſqués. Ils en appellerent au pre-

mier Tribunal du Royaume; l'Avocat-Général Servien opina pour la reſtitution, alléguant que la déclaration par défaut d'enrégiſtrement ne pouvait avoir force de loi; & que la France ne pouvait ſe rendre juge & arbitre d'une cauſe où toutes les Nations devaient être appellées pour diſcuter leurs privileges.

Il eſt impoſſible d'établir une police conſtante ſur une matiere auſſi délicate: car ou deux Puiſſances ſont en guerre, ou elles ſont alliées: dans le premier cas, toutes conventions ſont rompues & c'eſt la force qui dicte la loi: dans le ſecond, on ne peut exiger d'une Puiſſance amie des déférences humiliantes pour elle. Louis XIV, Allié de Cromwel & enſuite de Charles II, auroit révolté la fierté Anglaiſe, s'il eût exigé des diſtinctions que ces Inſulaires prétendent leur être dûes. Il y eut depuis 1667 juſqu'en 1672, des négociations entre la France & l'Angleterre, où ſans décider le fond, on prit des tempéramens qui ſauvaient l'honneur des deux Nations. Enfin, Louis XIV fit publier en 1689, un Réglement dont l'exécution dépendra toujours de l'état de nos forces Maritimes. Les Puiſſances ſupé-

rieures en vaiſſeaux ne ſe ſoumettront jamais à une loi qu'elles pourront enfreindre avec impunité. Louis XIV n'exigea jamais ces ſaluts comme un devoir, mais ſeulement, comme un ſimple ſalut d'honneur & de cérémonie.

Les Anglais pour l'exiger s'appuient ſur quelques exemples. Ils ont quelquefois abuſé de leur ſupériorité, & à la faveur de leur canon, ils ont joui d'honneurs uſurpés. Il eſt vrai que du tems de Cromwel, il fut conclu un Traité qui obligeait les Hollandais à baiſſer leur pavillon ou leur mat de Perroquet devant les vaiſſeaux Anglais dans toutes les mers Britanniques, depuis le Cap de Finiſtere, juſqu'à l'endroit du continent appellé Staten dans la Norvege : ce fut en conſéquence de ce Traité que l'Amiral Tromp, dont le vaiſſeau était à l'ancre dans le Port d'Amſterdam, ſalua le navire du Comte d'Arondel qui arrivait en Hollande, pour y faire les fonctions d'Ambaſſadeur ; mais ce brave Amiral proteſta que ce ſalut d'honneur ne pouvait être allegué comme un témoignage de ſubordination. Au reſte, l'exemple de ces Républicains, plus jaloux d'étendre leur com-

merce que de chicaner ſur le cérémonial, ne peut être un engagement pour les autres Nations; il ſuffit que la mer ſoit libre par ſa nature; que chacun ait, en naiſſant, le droit d'uſer des eaux & & des vents, pour imprimer l'opprobre de forban à quiconque oſe s'en attribuer la Monarchie univerſelle.

Avant de finir cet article je vais expoſer deux réflexions qui renferment des vérités honorables. 1°. Il paraît que nos ancêtres étaient plus redoutables ſur mer par leur courage que par la ſcience des manœuvres. A l'exemple des anciens Romains, ils n'équipaient de flottes que dans le beſoin; & au retour de la paix, ils déſarmaient leurs vaiſſeaux : l'art dut languir dans une longue enfance chez toutes les Nations, puiſque dans le tems que les Français remportaient des victoires navales, le Commandement de leurs flottes n'était confié qu'à des gens qui n'avaient fait ſur mer aucun apprentiſſage de guerre. Il eſt vrai que dans la naiſſance de la Monarchie, il y avait des Marquis & des Comtes établis pour veiller à la ſureté des côtes & des embouchures des rivieres. Mais ces Officiers étaient revêtus d'un titre dont ils

faiſaient rarement les fonctions. Au premier ſignal de la guerre, nos Rois remettaient le Commandement de leur flotte à des Capitaines qui s'étaient ſignalés ſous la tente. Ce fut ainſi que les Connétables Bouchard, d'Armagnac & Cliſſon, guerriers amphibies, commanderent avec ſuccès ſur les deux élémens. Dès le regne de Charlemagne, on avait vu le Chancelier Archambault quitter ſes fonctions pacifiques pour remplir celles d'Amiral. En 1191, Gerard, Archevêque d'Auch, & Bernard, Evêque de Bayonne, revêtus du même titre, mirent à la voile avec une nombreuſe flotte pour aller exterminer les Infideles dans la Paleſtine. La politique dicta ce choix. Les Croiſés, en combattant ſous les ordres des Miniſtres de l'autel, avaient ou la confiance de vaincre, ou l'eſpoir de mourir couronnés de la palme du martyre.

L'uſage d'appeller au Commandement des chefs qui n'avaient nulle expérience de la mer, paraîtra moins bizarre, ſi l'on fait attention que le courage était ſuffiſant pour faire un excellent homme de mer. Alors tout ſe décidait à l'abordage, on ſe cherchait, on

s'élançait sur le vaisseau ennemi, où l'on combattait avec les mêmes évolutions & le même ordre que sur terre. L'expérience qu'on avait acquise sur un élément, était une leçon qui dirigeait sur l'autre. On n'avait besoin que de Matelots robustes pour exécuter les manœuvres, & de Pilotes habiles pour les commander. Cet usage de combattre se perpétua long-tems après l'invention de la poudre; il a fallu le secours du tems pour apprendre à bien diriger le canon contre ces citadelles flottantes que la mobilité & l'agitation des eaux semblent protéger contre les ravages de l'artillerie. Il résulte de ces faits historiques une vérité honorable pour les Français; puisqu'ils démontrent qu'ils sont nés pour combattre avec une gloire égale sur les deux élémens, & qu'il leur suffit de mettre le pied sur un vaisseau pour faire éclore le germe des talens qu'exige le service de mer.

2°. Il est à propos d'observer qu'avant François Ier. nos Rois n'avaient point de Marine réglée, quoique sous les regnes précédens, on eût vu sortir de nos ports des flottes nombreuses; il n'en est pas moins vrai que nos Souverains n'a-

vaient point de vaisseaux à eux ; mais quand le besoin de l'État l'exigeait, les Communes & les Villes maritimes leur en fournissaient un nombre proportionné à leur opulence. Chaque particulier avait encore la permission de construire & d'armer autant de navires qu'il lui plaisait pour protéger son commerce ; il pouvait les louer & les vendre même à des étrangers. Ce trafic enrichit les Vénitiens & les Génois, & il était une ressource pour les Rois qui, au premier mouvement de la guerre, rassemblaient une flotte qui n'exigeait point de dépenses préliminaires. Le marchand y trouvait un avantage réciproque, puisqu'il louait au Souverain des navires dont il ne pouvait se servir pour son commerce qu'en tems de paix. Cette liberté de construire des navires est consignée dans nos annales. Philippe de Commines nous apprend que dans l'expédition de Naples par Charles VIII, la plus grosse Galeasse avait été construite & équipée à ses fraix. Le fameux Jacques Cœur, nommé Ambassadeur à Rome & à Gênes, mit à la voile avec onze vaisseaux armés à ses dépens. Ce fut avec cette flotte que ce Citoyen célebre par ses ri-

cheſſes, & plus encore par ſa chûte, délivra Final, aſſiégé par les Génois. L'inique arrêt qui le condamna dans la ſuite au banniſſement, ordonna la confiſcation de ſes galeres, galeaſſes, galions & navires; ce qui prouve qu'il ſuffiſait d'être riche, pour partager avec le Souverain une eſpece d'empire ſur la mer.

La ſeule prérogative du Trône était de mettre un prix arbitraire aux navires des particuliers. Dans la guerre allumée entre Philippe de Valois & Édouard, Roi d'Angleterre, le Comte d'Aumale & le Sire de Montmorenci, furent chargés d'enlever tous les vaiſſeaux qui ſe trouvaient dans les Havres de Flandres & de Normandie. Ces deux Provinces furent encore aſſujetties à payer ſix cens mille livres pour les fraix de l'armement; ces impoſitions ne faiſaient point de murmurateurs, parce qu'on ſentait qu'il était de l'équité que le pays le plus menacé d'invaſions contribuât le plus à ſa propre défenſe. L'impôt n'a rien d'odieux pour le Français, quand il ſait qu'il n'eſt point employé à de folles profuſions: il ne ſe récrie que ſur la maniere rigoureuſe de le percevoir. Lorſque les Eſpagnols en 1635, ſe furent

emparés des Iſles Sainte-Marguerite & Saint-Honorat, les Provençaux donnerent un témoignage de leur attachement à Louis XIII. Un Beauveau, Évêque de Nantes, fit aſſembler les Communes à Fréjus, & il en obtint un don gratuit qui mit le Monarque en état d'enlever à l'ennemi ſa conquête avec les vaiſſeaux qui ſe trouverent ſur les côtes de Provence, dont le Prélat ſe ſaiſit ſans faire de mécontens.

Ces contributions volontaires ont préparé les plus grands événemens chez les peuples républicains; elles élevent l'ame que la contrainte flétrit. On devient meilleur Citoyen, à meſure qu'on contribue aux proſpérités de l'État. Un particulier tranquille auprès de ſes foyers domeſtiques ſe croit aſſocié au triomphe du Soldat, parce qu'il a ſacrifié une portion de ſa fortune pour acheter des défenſeurs à la Patrie. Je vais citer quelques exemples de cet enthouſiaſme patriotique, pour embrâſer le cœur de nos Français de ce feu divin. Accoutumés à chérir un pere dans un maître qu'ils reſpectent, leur amour pour leurs Rois les rend capables d'exécuter tout ce que le fanatiſme républicain a produit de plus héroïque. Les

Les Romains, dans la seconde guerre Punique, perdirent deux flottes; l'une fut défaite sur la mer de Sicile par les Carthaginois, & l'autre fut jettée par la tempête sur les Syrtes d'Afrique. Le peuple ambitionna l'honneur de réparer cette perte sans recourir aux impôts. Chaque Romain, enfant de la patrie, prêta une main secourable à cette mere commune. Les moins fortunés se cotiserent pour fournir une galere ; les plus opulens en firent construire jusqu'à trois. Chacun mit la main à l'ouvrage, & tous voulurent être Constructeurs ou Matelots. Cette émulation rendit à l'État sa premiere vigueur: sept cens pontons & trois cens galeres mirent à la voile pour la Sicile : une flotte qui ne portait que des Citoyens devait être invincible : il y eut un combat où le Consul Luctatius remporta une victoire complette sur Amilcar Barca ; quatorze mille Carthaginois périrent par le fer, ou furent engloutis sous les flots, trente-quatre mille furent faits prisonniers, & trois cens galeres furent coulées à fond.

Les Sénateurs étaient trop fiers pour le céder au peuple en générosité. Quelque tems après, Annibal ravagea l'Ita-

lie. Le peuple accablé ſous le poids des impôts, ne gémiſſait que de l'impuiſſance où il était de contribuer à l'entretien des flottes. Émile & Flaminius, qui exerçaient alors la cenſure, propoſerent un Édit qui aſſujettiſſait chaque Sénateur à entretenir un certain nombre de galeres, ſans rien exiger du peuple. Cet Édit fut reçu avec tant d'enthouſiaſme, que le nombre des Matelots & des galeres excéda celui qu'on avait demandé ; le Préteur Manlius partit pour la Sardaigne ; la conquête de cette Iſle fut le prix d'une victoire qui coûta la vie à trente mille Sardes, & treize mille tomberent dans la captivité ; les Carthaginois qui étaient venus à leur ſecours furent enveloppés dans le carnage ; douze mille reſterent ſur la place ; quatre mille furent faits priſonniers avec leurs Généraux Hannon, Aſdrubal & Magon.

Ce fut cet amour de la Patrie qui fit paſſer le Sceptre de la Grece dans les mains des Athéniens. Ces Républicains poſſeſſeurs d'un ſol ingrat & ſtérile, furent redevables de leur gloire & de leur abondance à leurs forces maritimes ; ils entretenaient dans le Pirée trois cens galeres, & ils en faiſaient conſtruire vingt

nouvelles tous les ans. Une police inspirée par le zele patriotique avait pourvu à cette dépense, en établissant des Treriarques. C'était le nom qu'on donnait aux Citoyens assez riches pour fournir des galeres à la République ; cette obligation était proportionnée à leur fortune. Les moins opulens se réunissaient quelquefois jusqu'à dix pour construire une seule galere, & quelquefois un seul en fournissait jusqu'à trois avec une chaloupe. Quoique le titre de Treriarque fût onéreux, c'était la plus noble distinction du Citoyen ; celui qui donnait le plus était le plus honoré ; on ne les tirait jamais de la derniere classe du peuple qui, ne possédant rien, était affranchie de tout impôt. Comme chez toutes les Nations, il se trouve des ames viles & desséchées qui sont étrangeres dans leur Patrie, il y avait des curateurs de la Marine armés de l'autorité, pour assujettir tous les particuliers à cette contribution. Ces Magistrats qu'on nomme Strategres, étaient chargés de faire l'estimation des biens, & d'examiner au bout de chaque année quelle révolution la fortune de chaque particulier avait essuyée. Il n'était pas rare de voir un

Athénien exagérer ſon opulence, pour avoir l'honneur de faire de plus magnifiques largeſſes à l'État. Mais celui qui était aſſez lâche pour déguiſer ſes revenus, ſubiſſait une note infamante. On attachait tant d'importance à la Marine, que le peuple s'aſſemblait tous les ans pour juger de l'adminiſtration des cinq cens Sénateurs qui compoſaient le Sénat. Il décernait des Couronnes à ceux qui avaient fait conſtruire de nouvelles galeres, & dégradait ceux qui avaient négligé d'entretenir les anciennes. Ce n'était qu'en veillant à une Marine floriſſante, qu'un Magiſtrat était jugé digne de préſider aux deſtinées publiques.

Les peuples modernes nous offrent des exemples multipliés d'un pareil dévouement. Lorſque dans le quatorzieme ſiecle, deux Puiſſances rivales ſe diſputaient l'Empire du Golphe Adriatique, les Génois eſſuyerent une défaite qui détruiſit entiérement leur Marine. Les dépenſes d'une longue guerre avaient épuiſé leurs reſſources. Les Sénateurs, à qui il ne reſtait plus que leur courage, ne déſeſpérerent point du ſalut de la République : les Doria, les Fieſques, les Spinola & tous les nobles

Génois vendirent leurs biens, dont le produit fut verſé dans le tréſor public. Le généreux Doria, après ce ſacrifice, fait aſſembler le peuple : *Braves Génois*, leur dit-il, *je me ſuis dépouillé de tout pour relever notre commune Patrie ; il ne me reſte plus que cette chaîne d'or que vous voyez ſuſpendue à mon col, comme une récompenſe honorable de mes ſervices, je la détache & j'en fais un don à la République ; je rougirais de poſſéder quelque choſe quand la République manque de tout.* Ce diſcours & ce déſintéreſſement héroïque releverent les courages abattus, le dernier des Citoyens ambitionnant l'honneur d'être auſſi pauvre que lui, ne ſe réſerve que ſes bras pour combattre ou pour défier la mort préférable à la ſervitude : Gênes défendue par des Citoyens, redevient auſſi redoutable que dans les jours de ſon ancienne ſplendeur.

Les Français, fiers de l'être, ſont capables d'un déſintéreſſement auſſi magnanime ; il ne faut qu'une main habile pour faire mouvoir un reſſort qui a produit de ſi grands événemens. Une politique ſublime dirigera bientôt leurs penchans vers la Patrie ; l'inconſ-

tance qu'on leur reproche les rend susceptibles de toutes sortes d'impressions & même d'excès ; mais ces excès, quand ils sont tournés vers le bien, peuvent produire les choses les plus utiles. Ce sont les eaux d'un fleuve qui, dans leurs débordemens, fertilisent les campagnes les plus arides. Les Français, naturellement disposés à prodiguer leur sang pour leurs Rois, aiment à réserver leur or pour leurs plaisirs ; le faste paraît plus honorable qu'une noble simplicité ; ils ressemblent aux Soldats de César, qui n'allaient au combat que parfumés. Il ne faut que quelques illustres exemples pour causer une révolution dans leurs mœurs ; ils ont déja un modele dans ce descendant des Rois, que nous avons vu quitter les délices de Scyros pour voler aux bords du Simoïs. Quand nous n'avons rien à craindre pour nous, notre amour nous fait tout craindre pour lui.

Nous avons des Héros ; voulez-vous des Citoyens? Gravez sur le marbre & l'airain les sacrifices faits à la Patrie ; que le burin & le ciseau de nos Phidias & de nos Praxiteles ne soient consacrés qu'à perpétuer les traits de

ces ames généreuſes, qui ſe débarraſſeront de leur ſuperflu pour procurer à l'État le néceſſaire ; ſi les honneurs & les diſtinctions ne ſont accordés qu'aux bienfaiteurs de la Patrie, elle n'aura que des enfans tendres, affectueux & dignes d'elle. Nous ſommes moins dirigés par nos penchans que par l'opinion qui défigure à ſon gré tous les objets. C'eſt ſon empire qu'il faut détruire pour faire regner la raiſon. Elle apprendra aux Craſſus, que le retranchement de quelques valets ou de quelques autres animaux domeſtiques, leur fournira le moyen de faire à la Patrie un ſacrifice auſſi honorable que leur faſte eſt ruineux. Que la jeuneſſe ſoit nourrie dans le mépris de ces diſſipateurs moins voluptueux que débauchés, qui prodiguent à une Laïs ou une Phriné l'or qui ſuffirait pour équiper une frégate ou une galere. Écartons des honneurs ces enfans de la fortune qui ſe croient enfans de la gloire par un luxe dont l'éclat ne fait qu'éclairer leur premiere baſſeſſe ; mais honorons-les comme des économes fideles, s'ils verſent dans le tréſor de l'État une portion

des fruits qu'ils ont reçu de lui. Des exemples, je le répéte, & des diſtinctions, nous ſuffiſent pour nous engager à faire les ſacrifices les plus rigoureux; nous aurons des Ariſtides, des Curius & des Phocions, dès que la pauvreté volontaire ne ſera plus punie par le mépris. Nous avons éprouvé ſous le dernier regne la premiere impulſion de ce zele patriotique, & c'eſt à la Province du Languedoc qu'eſt réſervée la gloire d'en avoir donné l'exemple. Pluſieurs Villes équiperent chacune un vaiſſeau de guerre : cette émulation embrâſa toutes les Provinces, & il n'y eut que le retour de la paix qui rallentit ce zele généreux. Ceux qui tiennent les rênes de l'État tournent à leur gré les penchans; le peuple eſt une argile molle & flexible dont ils peuvent faire ou des vaſes de gloire ou des vaſes d'ignominie. Les Rois dignes de l'être peuvent tout ſur les cœurs; Licurgue apprit aux Spartiates à mépriſer les richeſſes; l'éducation apprit aux femmes Carthaginoiſes à préférer au don de plaire les proſpérités publiques; quand on leur annonce que les vaiſ-

ſeaux

seaux destinés à défendre leur Ville assiégée manquent de cordages, elles se dépouillent de leur plus attrayante parure ; & coupant leurs cheveux, elles en font elles-mêmes des cordages qui mettent la flotte en état de combattre. Le germe de cet héroïsme patriotique est dans le cœur de nos Françaises ; il ne faut qu'un souffle léger pour allumer ce feu divin ; leurs biens ne leur sont pas plus chers que leurs époux & leurs enfans, qu'elles invitent à défier les périls & la mort dans les combats. En jettant les yeux sur ces fieres Anglaises, qui renoncent au luxe & aux frivolités pour armer des navires, voudront-elles leur céder en générosité ? c'est dans l'usage de leurs richesses qu'elles doivent se montrer leurs émules ; qu'à l'exemple de cette vestale, qui avec sa ceinture lança une galere dans le Tibre, elles couvrent la Manche & l'Océan de leurs pavillons. O ! mes illustres Concitoyens, vous n'avez pas besoin de modeles, mais je ne puis me dispenser de vous proposer l'exemple de ces braves Hongrois, qui ont tout exécuté pour la gloire d'une Souveraine qui fit leur bonheur ;

ils n'attendirent point que ſes vœux les ſollicitaſſent pour voler au ſecours de l'État. Ils la prévinrent toujours : auſſi leur terre ne produit que de l'or, des Héros & des Soldats. L'étranger nous envie le ſort d'être nés Français : juſtifions ce titre par le noble ſacrifice de tout ce qui peut perpétuer les proſpérités publiques.

Fin de la premiere Partie.

TABLEAU

HISTORIQUE

DE LA MARINE

FRANÇAISE.

SECONDE PARTIE.

TABLEAU
HISTORIQUE
DE LA MARINE
FRANÇAISE.

CHAPITRE II.

Des différentes especes de Vaisseaux anciens & modernes.

QUOIQUE la Marine ancienne soit fort différente de la nôtre, je crois devoir au moins en donner une idée superficielle: c'est par la comparaison qu'on étend les limites des Arts. L'attrait des nouveautés nous fait souvent proscrire des

usages utiles, sur-tout lorsqu'ils tiennent à quelques abus : on doit élaguer un arbre, & non pas couper ses racines. Il est constant que les Navires des anciens Peuples avaient, dans certaines parties, une supériorité que nous ne pouvons reprendre qu'en développant leur méchanisme. L'invention de la poudre & de la bousole, a sans doute causé une révolution, & dans la façon de construire ces corps flottans, & dans la façon de les faire mouvoir. Il était besoin de réformer ; l'on a tout détruit ; des richesses nouvelles nous ont fait dédaigner nos anciennes possessions. Au reste, je n'écris que pour le Public ; je ne prétends point instruire les gens de l'Art ; mon ambition serait de pouvoir prendre leurs leçons.

Quoique dans l'enfance du monde la longue durée de la vie prêtât aux hommes le secours de l'expérience, l'art de la navigation fut lent à prendre ses accroissemens. Le spectacle d'une mer mugissante, dut étonner les plus fermes courages : avant de se confier aux caprices de ce ter-

rible élément, il fallut en connoître les mouvemens périodiques & réglés ; il fallut étudier les viciſſitudes des marées & les révolutions des courans. La méditation & l'expérience dûrent ſe prêter un ſecours mutuel, pour façonner les vents à l'obéiſſance, & pour faire de ces tyrans des mers, des agens officieux & dociles. Quelle induſtrie n'a-t-il pas fallu pour rendre une frêle barque capable de réſiſter au choc de la tempête, & pour la diriger vers le lieu où l'on voulait arriver !

Les premiers hommes ſatisfaits des productions de leur ſol, ne pouvaient deſirer ce qu'ils ne connaiſſaient pas. Leurs barques, ſemblables à celles des Sauvages, n'étaient que des eſpeces de radeaux ſans profondeur. On prétend qu'Eriſtée en fit un heureux eſſai ſur la mer Rouge ; & que les Troyens, enhardis par ſon exemple, s'en ſervirent pour paſſer l'Héleſpont & porter la guerre dans la Thrace. Sanchoniaton attribue cette invention à Oſaus, qui voyant que la forêt de Tyr était devenue la proie des flammes, coupa un tronc d'arbre qu'il dé-

pouilla de ſes rameaux, & dans lequel il oſa ſe confier à la mer. Cet eſſai informe étendit les idées ; on ſentit bientôt la néceſſité de leur donner du creux, pour les rendre plus légers & plus utiles. Le radeau d'Ulyſſe, dont Homere nous donne la deſcription, eſt une preuve que l'Art de conſtruire était encore bien imparfait, au temps de la guerre de Troye.

Quand l'opinion eut fait naître de nouveaux beſoins, la cupidité de s'approprier des richeſſes étrangeres, anima l'induſtrie ; l'ambition des conquêtes, plus impérieuſe encore que l'avarice, renverſa les barrieres qui ſéparaient les deux élémens. Les Arts ſont moins le fruit de la méditation qu'un bienfait du haſard : ſans doute qu'en voyant les poiſſons nager & les oiſeaux traverſer les plaines de l'air, quelqu'Obſervateur fidele ſe mit à réfléchir ſur leur méchaniſme ; il reconnut que leur principale côte eſt plus grande dans ſon milieu que dans ſes extrêmités ; il dut en conclure que le ventre & l'eſtomac d'un navire devaient être gros & bombés, & que les autres parties devaient gliſſer en

ſe rétréciſſant vers l'avant, pour fendre & repouſſer les vagues. La queue du poiſſon & de l'oiſeau les dirige dans leurs courſes ; ce fut ſur ce modele qu'on fit le gouvernail, qui, placé à la poupe, produit le même effet que la queue de ces animaux ; ainſi la conſtruction la plus parfaite d'un navire eſt celle qui a le plus de conformité avec le méchaniſme du poiſſon & de l'oiſeau.

Après avoir dévoilé ce myſtere, il fallut encore recourir à d'autres agens pour diriger & mettre en mouvement un vaiſſeau : chaque ſiecle inventa un moyen ; Icare apprit l'uſage des mâts & des antennes, Tiphis inventa le gouvernail, Anacharſis les harpons, & les Athéniens les crocs de fer. Dédale partage avec Eole l'invention des voiles. Ce furent ces bienfaiteurs des hommes qui fournirent le moyen de tranſporter dans un ſeul vaiſſeau de trois cents tonneaux, un poids de ſoixante mille livres, tandis que pour le traîner on aurait été obligé d'employer deux mille chevaux, & une multitude de conducteurs. Les richeſſes éparſes ſur le globe furent diſtri-

buées ſans dépenſes à tous ſes habitans ; les pays inacceſſibles aux voitures en furent dédommagés par les bienfaits de la navigation. Nous ne pourrions jouir de l'or du Mexique, ni des perles de la côte de Coromandel, s'il fallait employer le ſecours des chevaux.

L'avidité des premiers navigateurs dut les expoſer à de fréquens naufrages, parce qu'il leur fut difficile de connaître le poids que pouvait porter un navire. On a cru décider une queſtion auſſi délicate, en empruntant le ſecours de la Géométrie, qui démontre que la maſſe d'eau doit être égale au corps du vaiſſeau. L'application de ce principe inconteſtable eſt impoſſible, ou du moins ne peut jamais être exacte. 1°. L'orme, le chêne & le ſapin, n'ont point, à volume égal, le même poids. 2°. Tout corps peſe plus dans l'air que dans l'eau. 3°. Le poids des différentes eaux eſt inégal ; celles de la mer ſont plus peſantes que celles des rivieres & des fontaines. Leur poids différe encore ſelon les climats : les eaux de la Zône Torride ſont moins peſantes que cel-

les de la Zône glaciale : toutes ces différences nuisent à la précision, & l'on ne fait encore aujourd'hui qu'approcher du point dont les Anciens devaient être fort éloignés.

Chaque forme de navire a ses avantages & ses abus, qui dépendent des mers qu'il parcourt & des objets de voyages. L'expérience apprend que les plus longs sont les meilleurs voiliers, parce qu'ils fendent plus facilement les flots, que le sillonnage est plus rapide. On prétend que le premier vaisseau long fut celui qui porta Jason dans la Colchide. Leur légéreté les rend difficiles à gouverner, & le choc des vagues les abat ; mais ils se relevent sans efforts : ce sont des roseaux qui cedent à la tempête ; ils plongent & reparaissent, quand on les croit submergés. Par la raison contraire, plus un vaisseau est large, plus il est lent & pesant ; mais il a l'avantage dans les tempêtes d'opposer par le poids de sa masse, une plus grande résistance au soulévement des vagues.

Le navire le plus parfait est celui qui fend les eaux avec le plus de fa-

cilité, qui porte le mieux ſes voiles, & qui gouverne avec le plus d'aiſance : c'eſt de ſa figure qu'il tire ces différens avantages. L'on a été long-temps perſuadé que la meilleure méthode était de le terminer en tranchant, de même que le ſoc d'une charrue qui, en traçant un ſillon, s'ouvre un libre paſſage dans la terre qu'il déchire. Cette méthode a été abandonnée ; ſes cenſeurs ſe ſont appuyés ſur le méchaniſme des poiſſons & des oiſeaux, qui tous ſont gros en avant & déliés en arriere ; ils ſe ſont encore fondés ſur l'exemple des bateliers, qui faiſant remonter une riviere à pluſieurs navires, mettent le plus gros le premier, afin qu'en ouvrant un plus large paſſage, les plus petits trouvent une moindre réſiſtance. C'eſt d'après ces obſervations qu'on a donné aux navires un gros avant, & un arriere délié.

Il ſemble que la mer ſoit un corps animé & ſuſceptible de jalouſie, par les combats qu'elle livre ſans ceſſe aux Navigateurs. Elle ouvre des abîmes profonds pour les engloutir ; elle lance dans les airs des montagnes

d'eau pour les écraſer dans leur chûte ; & ſecondée des vents, elle leur offre à chaque inſtant le ſpectacle de la mort. Quiconque n'eſt pas familiariſé avec cet élément, doit être glacé d'effroi en contemplant du rivage un vaiſſeau luttant contre les vagues & les vents : on voit la proüe ſe précipiter dans le ſein des eaux, & ſe relever ſubitement pour retomber avec plus de fracas. La poupe eſt moins expoſée à cette agitation ; mais les ſecouſſes qu'elle éprouve ſont les plus furieuſes : après s'être élevée au-deſſus des houles, elle retombe ſi peſamment, que le vaiſſeau eſt ſouvent démâté par le contre-coup. Ce mal porte avec lui ſon remede. Toutes les fois qu'un vaiſſeau s'éleve aſſez au-deſſus d'une houle pour donner à la ſuivante le temps de la remplacer, il s'en fait un appui, & ſoutenu par elle dans ſa chûte, il retombe plus lentement, & reçoit une ſecouſſe plus légere.

Ainſi, quoique tous les grades de la Marine aient l'empreinte de la nobleſſe & du génie, on doit regarder un Pilote comme une intelligence tutélaire qui réprime & maîtriſe les flots.

Quelqu'importantes que ſoient ſes fonctions, il ne jouit plus parmi nous d'une conſidération proportionnée au degré de mérite que ſa profeſſion ſuppoſe. Les anciens, plus équitables dans la diſtribution des honneurs, s'en étaient formé une plus haute idée ; ils lui donnaient le nom de *Rector navis*, pour marquer qu'il exerçait une eſpece de ſouveraineté dans le vaiſſeau, puiſqu'il en réglait la deſtinée. La reconnaiſſance publique a conſacré les noms de Tiphis, Pilote des Argonautes ; d'Amarſiadas, qui conduiſit Théſée en Crète ; de Palinurus, Pilote d'Énée ; de Canope, qui donna ſon nom à une des embouchures du Nil. Lucain a immortaliſé Telon, fameux navigateur Marſeillois : ce fut la ſcience du Pilotage qui plaça Eole parmi les Dieux.

On croit que ce mot eſt dérivé de *pile*, qui en langue Gauloiſe ſignifiait *navire*. Nos ancêtres avaient même coutume de graver ſur leur monnoie un navire d'un côté & une croix de l'autre. Cet uſage donna naiſſance au jeu de croix ou pile, qu'ils empruntèrent des Romains, dont la mon-

noie représentait d'un côté Janus au double visage, & de l'autre le navire d'Énée. Quelques-uns pensent que ce nom vient de *pileus*, espece de bonnet doctoral qu'on mettait sur la tête de celui auquel on conférait le grade de Pilote. On le décorait encore d'une longue robe, qui chez presque toutes les nations a été l'emblême du Savant, & qui n'en donne souvent que la suffisance.

Le Pilotage, comme la Médecine, devrait être soumis à l'examen le plus rigoureux, puisque l'exercice de ces deux sciences, confié à des hommes sans capacité, n'est plus qu'un ministere de meurtre & de sang. Comme elles tiennent l'une & l'autre la vie des hommes dans leur dépendance, les Vénitiens ont cru devoir infliger la peine de mort au Pilote qui par son ignorance présomptueuse cause la perte d'un vaisseau. Cette police sévere est également établie parmi nous : nos Loix Nautiques décernent la peine de mort contre le Pilote ignorant qui fait périr un vaisseau de Roi ; mais nos mœurs douces & indulgentes ont émoussé le glaive de la

loi ; il s'eſt quelquefois trouvé des coupables, & jamais l'on n'a immolé de victimes.

Il eſt des phénomènes qui ceſſent d'étonner par l'habitude de les contempler. C'eſt avec le gouvernail qu'un vaiſſeau ſe joue des tempêtes & ſemble commander aux flots. Comment a-t-on pu concevoir qu'une piece de bois, large ſeulement d'un pied & demi, pût tourner à ſon gré en tout ſens un vaiſſeau de cent pieces de canon ? Comment un corps ſi délicat peut-il diriger une montagne flottante, qui, malgré ſa lourde maſſe & l'oppoſition des flots, obéit à ce faible reſſort ? Ce puiſſant moteur trouve quelquefois des vaiſſeaux rebelles à ſa direction ; mais on doit attribuer cette déſobéiſſance à l'incapacité du conſtructeur, qui n'a pas ſu leur donner une figure propre à déplacer les eaux qui ſerrent leurs flancs.

La conſtruction dut être défectueuſe tant que l'art des proportions fut ignoré. Il en réſulta peu d'inconvéniens. Les premiers navires n'étaient que des barques deſtinées à la pêche &

du trajet des rivieres. Minos fut le premier qui les fit servir à la guerre. Quoique moins grands que les nôtres, ils portaient plus de monde, parce qu'ils n'étaient point chargés d'artillerie ; & comme les armes blanches portent des coups plus certains que le canon, les combats étaient plus sanglans ; mais les guerres étaient moins longues & moins désolantes ; le Marin assuré de sa subsistance, n'a ni la tentation, ni les moyens de piller. Les Chefs n'ont point à punir une soldatesque insolente, & souvent plus redoutable au citoyen qu'à l'ennemi. On ne voit point ces incendiaires, qui la torche à la main, réduisent en cendres les palais des Grands & les cabanes du pauvre ; & quel que soit l'événement d'une bataille navale, le cultivateur n'a point à craindre de voir ses moissons dévorées par les flammes.

Les premiers Navigateurs rangeant toujours les côtes, n'avaient pas besoin de donner à leurs navires beaucoup de solidité ; au moindre présage de la tempête, ils trouvaient toujours des ports ouverts pour les recevoir.

Les écueils leur étaient connus, & il était d'autant plus facile de les éviter qu'ils ne voyageaient que de jour. Les Sidoniens furent les premiers qui eurent l'audace de voyager pendant la nuit. Les barques dont les Egyptiens se servaient sur le Nil étaient faites de cette espece de jonc connu sous le nom de *Papyrus*, qu'ils employaient aussi pour écrire. Les quatre cents navires de guerre dont Sesostris couvrit le golphe Arabique, sont la production de leurs Prêtres menteurs, dont Hérodote a accrédité les fables. Cette terre féconde qui produit tout pour les besoins de l'homme, est stérile en bois de construction ; les eaux dont elle est couverte pendant les inondations du Nil, nuisent à l'accroissement & sur-tout à la dureté du bois. Les côtes hérissées de rochers de granit & de marbre, devaient rendre la navigation périlleuse, & en inspirer le dégoût. Presque tous les peuples Sauvages ne se servent que d'osier, de jonc & d'écorces d'arbre pour construire leurs barques, qu'ils couvrent de cuir. Tels sont les bateaux qu'on voit aux Isles Moluques. Les

rameurs

rameurs sont assis sur des roseaux qui flottent dans la mer à côté du navire, qui ne porte que des soldats ; ils frappent en cadence sur une espece de tambour, dont l'harmonie agréable annonce leur victoire & leur retour. Ces frêles barques sont leurs vaisseaux de guerre.

Il faut que la nature, autrefois si vigoureuse, soit tombée dans la caducité, puisqu'elle ne produit plus dans nos climats ces arbres majestueux, dont un seul suffisait pour construire un navire. Strabon rapporte qu'avec un seul arbre creusé, les anciens Germains construisaient un navire qui contenait trente combattans. Le mât du vaisseau monstrueux que Claudius fit bâtir était d'un seul érable. La nature devenue avare pour nous, répand ses premieres profusions sur les peuples de l'Afrique & de l'Inde. Les habitans des bords du Zaïre font un navire avec un seul arbre qu'ils appellent *Ligondo* ; il devient si gros, que six hommes ne peuvent l'embrasser ; on lui donne assez de profondeur pour contenir cent combattans avec leurs équipages de guerre.

L'invention de la boussole étendit la navigation : on s'écarta des côtes ; on entreprit des voyages de long cours ; des relations commerçantes furent établies entre tous les peuples du monde : cette révolution imposa la nécessité de donner aux navires une forme capable de résister au choc des vents & des flots ; mais l'on eut besoin des secours de l'expérience pour apprendre à discerner quelle était la meilleure qualité des bois de construction. On avait jusqu'alors préféré le bois le plus léger & le plus tendre, parce qu'il était le plus facile à travailler. On a souvent reproché aux constructeurs de ne s'occuper qu'à rendre leurs vaisseaux bons voiliers, qualité qu'ils ne doivent qu'à leur légéreté, & qui nuit toujours à leur durée. Il arrive qu'il faut sans cesse les radouber, & qu'au bout de dix ans ils sont hors de service. Il est encore un autre vice, qui paraît aussi plus difficile à rectifier ; c'est que chaque navire a toujours un endroit faible, qui est le germe de son dépérissement. Le triomphe de l'Art serait de donner à toutes les parties une égalité de force pro-

portionnée aux ſecouſſes qu'elles eſſuient, & de les lier ſolidement ſans nuire à leur légéreté. La gloire des conſtructeurs eſt attachée à la perpétuité de leurs ouvrages.

La ſolidité d'un vaiſſeau eſt dépendante de l'eſpece de bois dont il eſt conſtruit. Les arbres ſont des êtres vivans qui ont leur enfance, leur maturité & leur vieilleſſe ; ils ont encore leurs maladies & leurs ulcères. Tout excès affaiblit leur conſtitution ; trop de ſéchereſſe ou trop d'humidité altérent également leur qualité. Les plus vils inſectes leur livrent des combats fréquents & dangereux. Ces ennemis inviſibles ſont d'autant plus redoutables, que leur petiteſſe les dérobe aux recherches & les fait jouir de l'impunité. Induſtrieux à ſe cacher, on ne s'apperçoit de leur exiſtence que quand l'arbre qu'ils dévorent tombe dans la langueur.

La qualité de chaque eſpece varie, ſelon l'influence du climat & la qualité du ſol ; le chêne, l'orme, le frêne & le charme, qui prennent leurs accroiſſemens dans des lieux humides & marécageux, ſont moins durs que

ceux qui croissent dans des lieux secs & élevés. C'est une erreur de croire que les pays les plus chauds produisent les bois les plus durs & les plus propres à la construction. L'expérience atteste le contraire : le chêne dont le bois est si dur, ne se plaît que dans les climats tempérés. On n'en voit ni à Saint-Domingue, ni à Cayenne, ni dans les déserts brûlans de l'Afrique; il a la même antipathie pour les régions placées sous la zône glaciale; on n'en trouve ni chez le Lapon, ni chez le Samoïde.

Le cédre était autrefois d'un grand usage dans la Marine : on lui donnait la préférence, parce qu'il se pourrit difficilement. Il faut que sa qualité ait dégénéré; son bois tendre & léger ne pourrait plus soutenir les secousses de la tempête. Les forêts de la Virginie produisent les plus beaux & de la couleur la plus agréable; on ne s'en sert que pour la charpente.

Le larinx, qui croît par prédilection sur les bords du Pô, est de tous les bois celui qui résiste le plus à l'action de l'eau & du feu. C'était dans une galere faite de ce bois qu'étaient

renfermées les cendres de Tibere, que le Pape Pie II fit tirer du fond d'un lac où elle était reſtée enſévelie pendant quinze ſiecles.

Les Aſſyriens préféraient le cyprès, comme le plus inacceſſible à la corruption. Le vaiſſeau de Trajan, qui fut tiré d'un lac treize cents ans après y avoir été ſubmergé, était de bois de cyprès. Il eſt à préſumer que le pin était encore d'un plus commun uſage, puiſque pluſieurs Nations de l'antiquité employaient ſon nom pour déſigner un navire : on s'en ſert aujourd'hui dans toute l'Europe pour les mâts & les vergues des gros vaiſſeaux. Les plus eſtimés ſe tirent du Nord, où leur bois eſt plus denſe & plus dur. Leur ſuc eſt une eſpece de réſine qui les défend contre la voracité des vers & des inſectes. Il en croît de fort gros & de fort grands dans les Pyrénées & dans pluſieurs Provinces de la France ; mais on prétend que leur qualité eſt inférieure à ceux qui nous viennent de la Pruſſe, de la Norvége & de la Ruſſie.

L'orme eſt d'un grand uſage pour la Marine, & ſur-tout pour les corps

de pompes, pour les affuts des canons & des mortiers, pour les boëtes de coliourne & les corps de mouton: on en fait auſſi des bateaux & des chaloupes. Le chêne ſe conſerve mieux dans l'eau douce que dans la mer; c'eſt de cet arbre qu'on tire les pieces du navire qui ſortent de l'eau. Au contraire, l'orme s'endurcit dans l'eau ſalée; mais dès qu'il en ſort & qu'il eſt expoſé à l'action de l'air, il tombe en pourriture.

Il ſemble que la Nature s'épuiſe par ſa propre fécondité, puiſque les arbres qui ne portent point de fruits ſont les plus durs & les plus vigoureux. Le chêne dont la tige, ſans pouſſer aucune branche, s'éleve juſqu'à cinquante, ſoixante & quatre-vingt pieds, eſt préférable à tous les bois pour la conſtruction des vaiſſeaux. Moins ſon bois eſt droit, plus il eſt recherché, parce que la plupart des pieces, telles que les varingues acculées, les allonges de revers, les guirlandes, &c. demandent une courbure particuliere: les bois noueux qu'on répudie pour les uſages ordinaires, fourniſſent à la Marine les pieces les plus rares. Ainſi

c'eſt calomnier la Nature que de l'accuſer d'erreur & d'impuiſſance dans ſes créations. Elle ne produit rien en vain : tout ce qui ſort de ſes mains a ſa perfection & ſes uſages.

Après avoir donné de la ſolidité aux vaiſſeaux, il fallut les aſſujettir à prendre la quantité d'eau & de vent néceſſaire pour les gouverner. Les premiers conſtructeurs furent guidés par un inſtinct groſſier & par une routine qui rétrécit l'eſprit, & ne perfectionne rien. A meſure qu'on donna de la capacité aux navires, on trouva des obſtacles pour rendre leurs mouvemens libres & faciles. Les Géometres vinrent au ſecours des ouvriers. Une théorie lumineuſe leur apprit à donner aux vaiſſeaux ce degré de perfection qui aſſigne aujourd'hui aux conſtructeurs une place parmi les Savans du premier ordre.

Il faut avouer que la Géométrie, en les éclairant, laiſſe encore appercevoir un vuide que l'expérience & la méditation leur apprendront à remplir. Ils n'ont point encore pu donner aux vaiſſeaux le même degré de viteſſe que leur communiquaient les

Anciens ; il est vrai que cette célérité était due à la force & au nombre des rameurs. Ils ignoraient l'art d'orienter leurs voiles qui n'offraient pas assez de surface au vent, ou qui n'étaient pas bien présentées. Le mât qui soutenait les voiles n'avait pas assez de hauteur. Les Modernes, en corrigeant ce défaut, sont tombés dans un autre excès. M. Bouguer, dont l'autorité est d'un grand poids, assure que nos mâts sont trop élevés, & qu'il y aurait un grand avantage à diminuer cette hauteur. On gagnerait, dit-il, sur la largeur des voiles ce qu'on perdrait sur l'autre dimension. „ Une „ voile trop petite, mais placée à une „ très-grande hauteur, fait plus d'efforts pour faire incliner le vaisseau „ que pour le faire cingler ; parce „ qu'appliquée à un long bras de levier, elle a un grand mouvement „ par rapport au centre de gravité „ du vaisseau ; au lieu qu'une voile „ trop grande, mais appliquée moins „ haut, travaille moins à produire l'inclinaison ; & cela n'empêche pas son „ effet par rapport à la vîtesse du sillonnage : donc elle accélere la vîtesse.

Ainsi,

Ainſi, ſelon ces principes, l'exceſſive dimenſion de la mâture rallentit la marche du vaiſſeau, & l'expoſe ſouvent au naufrage; c'eſt aux Maîtres de l'Art à décider cette importante queſtion; mais c'eſt de l'expérience qu'ils doivent recevoir des leçons. La France & l'Angleterre ſont fécondes en Méchaniciens, rivaux d'Architas & d'Archimède.

Quoique l'Art de la Conſtruction fût imparfait chez les Anciens, l'Hiſtoire fait mention de pluſieurs vaiſſeaux remarquables par leur magnificence & leur grandeur; mais elle nous apprend auſſi que ces monumens de luxe étaient inutiles pour la guerre & le commerce. La poupe du vaiſſeau de Cléopatre était d'or, les cordes de ſoie, & les voiles de pourpre. La galere de l'imbécille Claudius était d'une grandeur ſi démeſurée, qu'on y mettait pour leſt vingt mille muids de lentilles: ſon ſucceſſeur, auſſi extravagant que lui, fit conſtruire une galere de bois de cedre, dont la poupe d'ivoire était enrichie d'or & de pierreries; on y

avait ménagé un jardin pour reſpirer le frais.

Tous ces coloſſes enfantés par le luxe diſſipateur, le cédaient encore en magnificence au vaiſſeau dont Hiéron, Roi de Sicile, fit préſent au Roi d'Égypte; il était de douze cens tonneaux, & la Sicile n'avait point de havre aſſez vaſte pour le contenir. Architas de Corinthe, qui avait préſidé à la conſtruction, y employa autant de bois qu'il en eût fallu pour bâtir ſoixante galeres. On y voyait briller le même éclat qui éblouit dans les Palais des Monarques Aſiatiques. Les cloux étaient d'airain, & chacun peſait dix livres. La guerre de Troye était peinte ſur le tillac, pavé à la moſaïque; l'appartement des femmes l'était d'agathe; les ameublemens offraient cette richeſſe élégante qui fait tomber dans l'aſſoupiſſemnt de la molleſſe, ou qui trop ſouvent irrite le goût des voluptés. Un jardin délicieux exhalait le parfum des fleurs les plus ſuaves. Tant de profuſions n'auraient pu ſouſtraire cette riche & lourde maſſe à la pourſuite d'un ſimple

Corſaire. La galere ſur laquelle Ptolomée Philopator ſe promenait ſur le Nil, était auſſi grande & auſſi magnifique ; mais l'art imparfait ne put découvrir le ſecret de la rendre utile pour la guerre.

La Marine Militaire prit une forme nouvelle ſous le Miniſtere de l'immortel Richelieu ; & ce fut Jacques Morieu, né à Dieppe, qui cauſa cette révolution. Ce célebre Conſtructeur fut le premier qui s'aſſujettit aux regles de proportion. Son génie créateur ouvrit une route que ſes Diſciples ont élargie. Le vaiſſeau *la Couronne*, qu'il fut chargé de conſtruire, ſurpaſſait en grandeur & en vîteſſe tout ce qu'on avait vu juſqu'alors de plus parfait en ce genre. La facilité de ſes mouvemens lui donnait un nouveau mérite. M. de Launai Razilli en eut le commandement, dont il s'acquitta avec gloire. C'eſt ſur ce modele que tous les vaiſſeaux de guerre ſont aujourd'hui conſtruits : on en avait vu d'auſſi grands avant Morieu, mais on ignorait l'art d'en régler les mouvemens. Celui que Jacques Ier. fit bâtir, fut

appellé *le Monde*, à cauſe de la multitude de combattans qu'il pouvait contenir. Le *Caracon* de François Ier. & celui de Henri VIII, n'avaient d'autre mérite que leur grandeur. *La Fortune* de Danemarck, & *le Mikelos* de Suede, avaient encore plus de capacité; mais quelle fut la deſtinée de ces maſſes lourdes & informes? On ne put les faire manœuvrer. Les uns furent la proie des flammes; les autres tomberent en pourriture dans le port; d'autres furent fracaſſés par les tempêtes ou par des navires de médiocre grandeur. Morieu n'eut donc point de modele, il eut la gloire d'en ſervir à toutes les Nations.

L'uſage de donner à un navire le nom d'un Héros, d'un Dieu, date de la plus haute antiquité. Celui qui porta Ovide en exil s'appellait *Minerve*. Saint Paul fut conduit à Malthe ſur la galere nommée *Caſtor & Pollux*. On lui donnait quelquefois le nom de la Ville d'où il mettait à la voile, & quelquefois celui du Pilote ou du Conſtructeur. Le vaiſſeau qui porta Jaſon dans la Col-

chide, tirait ſon nom de la Ville d'Argos. Nous avons ſanctifié cet uſage, qui ne peut inſpirer qu'une juſte confiance aux Matelots : avant de lancer un vaiſſeau à la mer, un Miniſtre de l'Autel ſe tranſporte à bord pour le bénir, & après pluſieurs cérémonies, on lui donne ordinairement le nom d'un Saint, que l'équipage révere comme ſon Ange tutélaire. La Marine Militaire a conſervé l'antique uſage de donner à chaque vaiſſeau le nom d'un Héros fabuleux ; l'un s'appelle le *Neptune*, l'autre l'*Achille* ou *le Minotaure ;* quelquefois on donne un nom qui déſigne leur force, comme l'*Invincible*, *le Foudroyant*, *le Terrible*. Un Corſaire Hollandais, pendant la guerre de la liberté, prit le nom de *Diable de Delft*, croyant que ce nom le rendrait plus redoutable aux ennemis de ſa Patrie.

Les Payens avaient coutume de conſacrer dans les Temples les navires qui avaient ſervi dans des expéditions mémorables ; c'était des monumens propres à entretenir l'émulation nationale pour les entrepriſes Maritimes. La vénération des Grecs pour le na-

vire des Argonautes, introduisit un culte aviliſſant, qui pénétra juſqu'à Rome, Maîtreſſe du Monde. L'on y montrait encore, ſous le regne des derniers Céſars, quelques reſtes de ce vaiſſeau révéré. Les Athéniens éclairés & ſuperſtitieux, décernerent un culte particulier à la galere nommée *Délie*, que monta Théſée pour aller à Délos offrir des ſacrifices dans le Temple d'Apollon. Ils la faiſaient partir tous les ans magnifiquement ornée pour renouveller leurs offrandes. Dès qu'elle était ſortie du Pirée, il était défendu d'exécuter perſonne à mort; ce fut en conſéquence de cette police religieuſe, qu'on mit tant d'intervalle entre le jour où Socrate fut condamné, & celui où il ſubit ſon arrêt : c'était ainſi que les Athéniens faiſaient ſervir la Religion à la politique. Ce culte, qui inſpirait le goût du ſervice de mer, rappellait le ſouvenir d'une expédition qui avait affranchi leurs ancêtres du tribut inhumain qu'ils payaient à la Crète. Ils honoraient encore d'une eſpece de culte deux autres galeres, la *Salamine* & la *Patalos*.

C'était sur la premiere qu'on citait les accusés pour être absous ou flétris : c'était sur la seconde qu'on traitait des affaires concernant le culte public.

Ces sortes de consécrations ne furent point particulieres aux Athéniens. Antigonus fit placer dans le Temple d'Apollon, la galere qu'il avait montée dans le combat où il avait vaincu Ptolomée. Il paraît que les Grecs avaient emprunté des Egyptiens cet usage. Le navire nommé *Bari*, était si révéré chez ce peuple superstitieux, que celui qui aurait eu la témérité d'y entrer, aurait été puni comme un profanateur & un sacrilege ; des gardes veillaient jour & nuit pour empêcher d'en souiller la sainteté. On prétend que ce culte tirait son origine du respect de ce peuple pour les morts, qu'on transportait dans une Isle ; c'était sur ce vaisseau qu'on les portait à la sépulture publique. On présume que cet usage donna lieu à la fable de la barque de Caron, dont les Grecs ont défiguré l'histoire.

L'Europe moderne a conservé quel-

ques reſtes de cet ancien uſage, ſans lui imprimer le ſceau de la Religion. Des deux caravelles qu'équipa Magellan pour l'expédition où il découvrit le détroit qui porte ſon nom, une fut enſévelie ſous les eaux, & l'autre à ſon retour fut accueillie comme un bienfait du ciel. Les habitans de Séville, pénétrés de vénération pour la mémoire de cet habile Navigateur, s'impoſerent une contribution volontaire pour radouber tous les ans la galere qu'il avait montée, & ſur laquelle il avait été tué en combattant. François Drac, après avoir fait le tour du globe, rentra dans Plimouth, chargé des richeſſes du nouvel hémiſphere. La Reine Éliſabeth, pour honorer ſon audace & ſes ſuccès, fit conduire dans la Tamiſe le vaiſſeau de cet illuſtre Navigateur; & cette Princeſſe, ſuivie d'une Cour brillante, alla viſiter ce trophée, ſi glorieux pour la Nation; & quand les outrages du tems l'eurent fait tomber en pourriture, la multitude empreſſée allait encore en contempler la carcaſſe. Tous les peu-

ples ont donné à l'envi de pareils exemples.

Henri de Naſſau, un des fondateurs de la liberté Batave, ſurprit la Ville de Breda, ancien patrimoine de ſes ancêtres, par le moyen d'une barque qui ne paraiſſait chargée que de charbon de terre, & qui renfermait une troupe de Soldats intrépides. Cette barque magnifiquement ornée ne remit plus à la mer. Le Prince ordonna qu'elle reſtât ſur la riviere, où le peuple pendant cent ans, alla la viſiter comme un objet de curioſité.

L'Ordre de Malthe, dans ce ſiecle, nous a fourni deux exemples de cette eſpece de conſécration. Le Chevalier Richard en 1701, avec une ſeule galere, ſoutint un ſanglant combat contre la Sultane armée de quatre-vingt pieces de canons, dont il ſe rendit maître, après une défenſe très-opiniâtre. Le Grand-Maître, pour éterniſer ſa valeur héroïque, fit placer l'étendard de la galere ſur laquelle il avait combattu, dans l'Égliſe de Saint-Jean d'Aix, lieu de la naiſſance de ce brave Chevalier. On

rendit les mêmes honneurs à la galere de l'immortel Bailli de Chambrai, lorſqu'elle fut rentrée dans le port de Malthe avec les débris de la flotte Ottomane, qu'il avait battue & diſperſée. L'Ordre fit placer cette galere dans le Prieuré de Saint-Jean.

Les récompenſes pécuniaires ne flattent que des ames viles & mercenaires. Les cœurs généreux n'ambitionnent que les regards de leurs Concitoyens. Les éloges de la Patrie ſont leur plus digne récompenſe. C'était avec des couronnes que les Romains formaient des Matelots audacieux & infatigables ; de faibles reſſorts produiſent de grands mouvemens. Pourquoi ne montre-t-on point dans nos ports les débris du vaiſſeau que monta Duqueſne dans les batailles de Meſſine & Stramboli ? Le monument élevé ſur le port de Breſt en l'honneur de Tourville, perpétue le cours de ſa vie triomphante, & immortaliſe la reconnaiſſance publique. Nos jeunes Marins, en contemplant ſa ſtatue, doivent être embrâſés du deſir de mériter un pareil hommage.

Le bronze, le marbre & l'airain consacrés à cet usage, deviendraient des semences d'héroïsme.

Rome, Souveraine des Nations, en adopta toutes les erreurs religieuses. Cette Ville affligée de la peste, consulta les Oracles pour faire cesser ce fléau. La Sibylle répondit qu'il fallait faire venir d'Épidaure la statue d'Esculape. Ce conseil eut une prompte exécution ; la galere qui porta ce simulacre à l'embouchure du Tibre, partagea avec ce Dieu le culte public. Les Prêtres prévoyant qu'elle serait endommagée par les injures du tems, déterminerent le Sénat à faire tailler, dans une Isle du Tibre, un roc auquel on donna la forme de cette galere. Le peuple appellait ce roc la galere d'Esculape, ou la galere de pierre. Les Romains rendirent les mêmes honneurs au navire qui apporta d'Égypte les deux obélisques dont Auguste décora la Capitale du Monde : on déploya dans cette consécration toute la pompe des cérémonies religieuses. Les Pontifes prononcerent les plus terribles anathêmes, contre les impies qui

oſeraient faire ſervir à des uſages profanes ce navire ſacré.

Les victoires remportées ſur mer étaient célébrées avec la plus grande ſolemnité chez les Romains. La nouvelle en était portée au Sénat par une galiote ornée de guirlandes de laurier : quand les Couriers, appellés *Gerones*, étaient arrivés à Oſtie, ils montaient ſur un char, le front ceint d'une couronne de laurier; alors on ouvrait les Temples pour rendre des actions de graces au Dieu de la Victoire. Si le ſuccès méritait les honneurs du triomphe, le Peuple Romain diviſé en cohortes, allait recevoir ſur le port le Général; quelquefois même le Sénat en Corps lui rendait cet honneur. Il entrait dans le Tibre ſur la galere du Monarque vaincu. Les autres étaient portées ſur des chariots, & ſouvent on ſe bornait à en offrir des petits modeles : le nombre en était gravé ſur une lame d'or, attachée à la poupe. Cette pompe triomphale était encore embellie par les vaſes & les couronnes d'or, dont les Villes alliées & intéreſſées à la victoire, avaient fait préſent au Géné-

ral : l'Officier & le Soldat qui s'étaient distingués, marchaient parés de la couronne dont on avait honoré leur valeur. Le Sénat, après avoir offert des sacrifices dans le Capitole, ordonnait quelquefois une fête annuelle, pour perpétuer le souvenir d'un glorieux événement. Dans les premieres expéditions navales de la République, on exposait dans les Places les proues & l'éperon des galeres enlevées ; quelquefois l'on érigeait une colonne, où l'on plaçait, au lieu de chapiteau, la statue du Vainqueur ; quelquefois on battait aussi une monnoie d'argent, sur laquelle Neptune armé de son trident était représenté sur un char.

Duillius fut le premier honoré du triomphe naval. La République, sans bornes dans sa reconnaissance, le gratifia du privilege de se rendre à cheval ou sur un char au Sénat. Il lui fut permis de marcher pendant la nuit, précédé d'un flambeau ; mais comme tous les cœurs ne sont pas également sensibles aux distinctions, les Romains ajouterent aux honneurs, des récompenses pécuniaires : celui

qui comptait vingt-quatre ans de service sur mer, était gratifié d'une double paie, quoiqu'il fût dispensé de servir. Il jouissait encore du droit de Citoyen Romain, & sa femme associée à ses privileges, ne payait aucun tribut. Les enfans de ceux qui avaient péri sur mer étaient élevés aux dépens du Trésor public. Les récompenses étaient proportionnées au mérite de l'action; on faisait aux uns un présent de cent bœufs ou d'une portion de terre; on donnait aux autres une épée ou un bouclier, & quelquefois une chaîne d'or ou un casque surmonté d'une crête. Les Généraux faisaient un noble usage des richesses enlevées à l'ennemi. Cornelius-Scipion, après avoir subjugué la Corse & la Sardaigne, avait le droit de s'approprier la plus belle portion des richesses des vaincus; il employa de si riches dépouilles à bâtir un Temple au Dieu de la Tempête; & ce monument durable était bien plus glorieux que la pompe d'un triomphe passager; c'était triompher tous les jours. En lisant ce que faisaient les Romains, nous

apprenons ce qu'il ſerait à propos de faire.

Chaque ſiecle, depuis l'origine de la Navigation, a eu une eſpece différente de Navires. Il eſt à propos d'en donner une idée ſuccinte : ſans cette connaiſſance préliminaire, on lit avec dégoût les faits les plus intéreſſans, & l'on eſt dans l'impuiſſance d'apprécier le mérite des actions. Je ne m'enfoncerai point dans l'antiquité fabuleuſe ; je crains de fatiguer par une érudition faſtueuſe & rebutante. Je ne toucherai qu'à la ſuperficie.

Quand on eut donné aux vaiſſeaux plus de capacité, il fut difficile de trouver des Havres aſſez grands pour les contenir. Les Anciens équiperent des flottes plus nombreuſes que celles des tems modernes : ou ce nombre prodigieux de navires eſt exagéré, ou ce n'était que des barques ; leur petiteſſe peut ſeule juſtifier l'hiſtoire, qui nous dit que l'armée de Xerxès était compoſée de quatre cens vaiſſeaux de guerre, & de trois mille navires de charge. On prétend que Ptolomée Phi-

ladelphe entretenait trois mille galeres sur le Nil, & que les anciens Danois mirent en mer une flotte de dix-sept cens voiles. Cette assertion téméraire est démentie par les vestiges des Ports les plus fameux. Les Havres d'Athènes & de Carthage, qui étaient les plus vastes, n'auraient pu recevoir des flottes si nombreuses. Ce fut de Messine que le jeune Pompée mit à la voile pour aller combattre Octave : ce Port est encore aujourd'hui un des plus beaux de la Méditerranée ; il est de tous côtés à l'abri des vents, & n'a point à craindre les écueils dont la mer de Sicile est hérissée. Le Port de Syracuse ne pouvait contenir que trois cens cinquante voiles. Ce fut dans Alexandrie qu'Antoine & Cléopatre équiperent une flotte pour se disputer l'Empire du Monde ; ce Havre que la nature, secondée de l'Art, rendit un des plus commerçans du monde, n'a point éprouvé de révolution ; & quelqu'idée que les Anciens nous aient donnée de sa beauté, il ne pourrait recevoir mille de nos frégates.

Le

Le port de Conſtantinople eſt celui qui a le plus de capacité. Il a une lieue de large, & n'a jamais beſoin d'être nettoyé ; les vaiſſeaux y ſont en ſureté, excepté lorſque certains vents d'Automne viennent à ſouffler ; alors il faut les ancrer : mais dans les autres ſaiſons cette précaution devient inutile. Ce grand Havre eſt diſtribué en différens quartiers aſſignés aux Commerçans étrangers : celui des Vénitiens eſt ſi profond, qu'un vaiſſeau de huit cens tonneaux s'y étant enfoncé, un autre prit ſa place ſur le champ. Le Havre des Français eſt entre celui des Vénitiens & des Anglais. Ce port magnifique n'eſt utile qu'aux étrangers. Les Turcs n'ont ni Pilotes, ni Conſtructeurs. Leurs meilleurs Marins ſont tous Renégats, & leurs meilleures galeres viennent d'Alger & de Tripoli. Ils s'en ſervent moins pour la guerre que pour porter du bois en Égypte, d'où ils rapportent du ſucre, du riz & des épiceries : on les met encore en mer pour aller recevoir les tributs des différentes Provinces, &

pour contenir les Villes maritimes & les Iſles dans le devoir.

Quoique les côtes d'Angleterre offrent preſque toutes les mêmes avantages que des Havres creuſés par la Nature & l'Art, on y compte encore vingt-deux ports aſſez conſidérables pour recevoir de grandes flottes. Les principaux ſont Plimouth, Porſtmouth, Spitéath. Tout l'eſpace ſur la Tamiſe, depuis Graveſende juſqu'à Londres, eſt un Havre continu, & moins un fleuve qu'une forêt. Les Anglais prétendent qu'il pourrait ſortir de leurs ports quatre cens vaiſſeaux du premier ordre. On en comptait deux cens cinquante-quatre, dans la flotte que la Reine Eliſabeth oppoſa à l'armement de Philippe II; mais il y avait dans ce nombre cent quatre-vingt navires marchands, armés en guerre.

Liſbonne tient un rang diſtingué parmi les premiers ports de l'Europe. Ce fut-là que la flotte de Philippe II mit à la voile pour l'expédition projettée contre l'Angleterre; ce fut de ce port qu'en 1588, le

Marquis de Sainte-Croix partit avec sept cens vaisseaux, pour aller réprimer la rebellion des habitans des Isles Terceres ; ce fut-là encore que l'infortuné Roi Sébastien, mit à la voile avec une flotte formidable pour passer en Afrique. L'avantage de ce port consiste dans sa capacité, dans la profondeur de ses eaux, dans la facilité d'y aborder, dans la protection qu'il reçoit de plusieurs Citadelles, dont il faut essuyer le feu avant d'y entrer.

Le Havre d'Anvers fut autrefois un des plus grands & des plus fréquentés de l'Europe. Il pouvait contenir cinq cens navires, & on en a vu entrer jusqu'à quatre cens d'une seule marée. Le Danemarck a Copenhague & Helseneur, situé au détroit du Sund. C'est à ses ports que la Hollande doit son opulence & sa liberté. L'Espagne a Cadix, le Férol, Carthagène & Barcelone, qui suffisent pour en faire une Puissance Maritime.

L'immense volume des vaisseaux modernes, a rendu inutiles la plupart des ports de la France, au-

trefois les plus fréquentés. Je ne parle point du port d'Iƈtius, où Céſar fit ſon armement contre l'Angleterre : les Savans les plus accrédités n'ont haſardé que des conjectures ſur la plage où il était ſitué. Vannes, où s'aſſemblaient les forces maritimes des anciens Gaulois, n'a pas un port aſſez grand pour recevoir une ſeule de nos frégates. Harfleur a été pendant long-tems l'Arſenal de la Marine Françaiſe : la mer en eſt éloignée d'une lieue, & l'on voit aujourd'hui bondir les troupeaux dans des prairies autrefois cachées ſous les eaux. Dieppe n'eſt connue que depuis Guillaume le Conquérant qui ne donnait la préférence à ce Havre que par ſa proximité de l'Angleterre. Ce n'eſt qu'au courage audacieux de ſes habitans, que cette Ville féconde en Navigateurs, doit ſa célébrité. Marſeille, autrefois la dominatrice de la Méditerranée, ſoutient ſon ancienne ſplendeur, plutôt par ſon commerce que par ſa Marine Militaire : c'eſt-là qu'on entretient les galeres dont on ne fait plus d'uſage dans les batailles navales. On

les emploie seulement pour réprimer la Piraterie, pour protéger le Commerce, & pour faire respecter le pavillon Français sur la Méditerranée. Le Havre & Cherbourg n'ont ni assez de capacité, ni assez d'eau pour recevoir des vaisseaux de ligne.

La France, dans le plus haut période de ses prospérités & de sa gloire, n'avait d'autres ports que Brest & Toulon qui pussent contenir ses flottes. Rochefort est d'une nouvelle création. Les dépenses faites pour le construire auraient été mieux employées sur la Manche, où nos vaisseaux de guerre, maltraités par la tempête, ou poursuivis par l'ennemi, ne trouvent aucun refuge. Brest, où l'on fait aujourdhui les plus grands armemens, est un ouvrage de la Nature que l'Art a perfectionné. On a méconnu long-tems ses avantages; les vaisseaux du premier rang y sont à flot. L'embouchure y est si creuse, qu'il n'y a jamais moins de douze brasses d'eau : la Province où il est situé fournit avec profusion les choses nécessaires à la subsistance de l'homme. Le bassin qui contient la

flotte s'appelle la Chambre, parce que les Officiers & les Soldats n'ayant à redouter ni les ſurpriſes ni les vents, y ſont auſſi en ſureté que ſous leurs toits domeſtiques. Toulon offre les mêmes avantages. Son Port aſſure à la France l'empire de la Méditerranée. Les mers ſeront libres pour toutes les Nations, quand elle en réglera le deſtin : mais l'intervalle qui ſépare Breſt de Calais, fait deſirer qu'on creuſe un Havre ſur les côtes de Normandie, qui puiſſe ſervir d'aſyle à nos flottes.

Nous avons fait ſans doute de grandes découvertes dans l'Art Nautique : la bouſſole, l'aiguille aimantée, la connaiſſance des longitudes, quoiqu'imparfaite & problématique, nous aſſurent la ſupériorité ſur la Marine des Anciens ; mais ils jouiſſaient de certains avantages que nous avons abandonnés par trop de complaiſance pour nos acquiſitions nouvelles : nous profitons mieux qu'eux du ſervice des vents ; mais ils tiraient un grand parti de leurs rameurs, dont les bras, dans les tems calmes & orageux, exercent également leur

force motrice. Le rameur obéit à la voix de celui qui lui commande, au lieu que les voiles ne reçoivent de loi que des vents dont l'inconſtance eſt tour-à-tour officieuſe & nuiſible. Les triremes des Anciens étaient des galeres qui ſurpaſſaient en vîteſſe & en légéreté tous les vaiſſeaux modernes ; leurs manœuvres étaient plus faciles & plus hardies : ſans être auſſi grandes que nos vaiſſeaux de ligne, elles contenaient beaucoup plus de monde, & même quelquefois vingt triremes ont ſuffi pour tranſporter des armées nombreuſes.

Sous la premiere & la ſeconde Race de nos Rois, nos flottes n'étaient qu'un aſſemblage confus de navires marchands, qui ne prenaient le nom de vaiſſeaux de guerre que quand ils étaient armés : les plus grands s'appellaient galées, d'où s'eſt formé le nom de galere, de galion, de galéaſſe & de galiotes. On prétend que ce mot vient du Latin *galea*, qui ſignifie caſque. Cette étymologie eſt fondée ſur la coutume des Romains, qui repréſentaient cette

arme défenſive ſur leurs vaiſſeaux ; qui étaient longs & allaient à la voile comme tous ceux de l'antiquité : ce ne fut que dans les guerres des Croiſades qu'on ſubſtitua le nom de galere à celui de galée ; on en ignore le motif, puiſqu'on ne changea rien à la ſtructure. De tous ces différens noms, celui de galere eſt le ſeul qui ſoit aujourd'hui reçu.

Les galeres ſont des vaiſſeaux plats & longs qui vont à la rame, qu'on diſtingue des vaiſſeaux de guerre, parce que ceux-ci ont des bords fort élevés & ne vont qu'à la voile : comme elles ſont moins fortes de bois, elles n'ont point la ſolidité des vaiſſeaux de haut bord ; mais la maniere dont leurs parties ſont liées, les rend capables de réſiſter aux plus furieuſes tempêtes, & rarement elles eſſuient des naufrages. Cet avantage eſt compenſé par quelques inconvéniens : quoiqu'elles ſoient fort légeres, on emploie ſeize minutes à les faire tourner. Cette lenteur expoſe leurs flancs aux ravages du canon, plus terrible pour elle, que les

les vents & les flots. Le Bailli de la Pailletrie, dont le nom doit être précieux à la Marine, trouva le ſecret de corriger ce défaut, en imaginant un gouvernail qu'il plaça ſur la proue pour faire marcher la galere à reculons : il en fit l'heureuſe expérience au bombardement de Gênes, & quelque tems après ſur l'Océan.

Quoiqu'on en diſtingue de pluſieurs ſortes, elles ne différent entr'elles que par la grandeur ou par le grade de ceux qui les commandent. Toutes portent une compagnie de trente-cinq hommes ; les Soldats n'obéiſſent qu'à leurs Officiers ; les Matelots qu'à ceux qui commandent à la manœuvre. Le Comité veille ſur la Chiourme. Le Capitaine, dans les combats, eſt placé ſur la poupe, où les plus intrépides Soldats qui l'environnent lui ſervent de rempart. Le Lieutenant a ſa place ſur la proue, qui eſt le poſte le plus périlleux. On y fait une eſpèce de parapet qu'on couvre de matelas pour amortir les coups de la mouſqueterie. Les galeres dans

les combats préſentent la proue ; parce que c'eſt-là qu'on place les canons ; les vaiſſeaux de guerre préſentent le flanc par une raiſon contraire.

Les galeres ne ſont plus d'uſage dans les grandes batailles ; elles n'ont point aſſez de ſolidité pour réſiſter à la violence du canon : on pourrait les employer avec avantage, quand une flotte eſt retenue par le calme ; alors leurs rames ſuppléeraient à la voile, qui devient inutile pour la manœuvre ; elles aideraient encore les vaiſſeaux maltraités à ſe remettre en ligne, comme on en fit l'expérience au combat de Malque.

La galéaſſe était un vaiſſeau long de bas-bord, qui allait à rames & à voiles ſur la Méditerranée ; les rameurs étaient couverts par un plancher qui portait l'artillerie : elle différait de la galere par la grandeur & par la diſpoſition des canons qu'on plaçait ſur les côtés, au lieu qu'on les mettait à l'avant ſur les galeres. On leur attribua tout le ſuccès de la bataille de Lépante ; mais on trouva

tant de difficulté à les faire mouvoir, que depuis cette époque on n'en a plus fait d'uſage.

La galiſée eſt une petite galere que ſa légéreté rend propre à aller en courſe & à la découverte; il faut la diſtinguer de la galiote à bombe dont on ſe ſert pour foudroyer des murs & des Villes. La premiere eſt ſans tillac, & l'autre en a un ſur lequel on ajuſte les mortiers. Quoique le mot galiote paraiſſe être dérivé de celui de galée ou galere, il n'a aucune conformité avec elles; c'eſt un navire de haut-bord qui ne va qu'à la voile : ſa grandeur & ſa ſolidité, le rendent auſſi le plus indocile à la manœuvre : on ne s'en ſert plus pour la guerre. Les Eſpagnols & les Portugais l'emploient pour échanger les ſuperfluités de l'Europe contre les riches productions du Mexique & du Pérou : c'eſt avec ces lourdes maſſes dédaignées aujourd'hui dans la Marine Militaire, que l'Ordre de Malte a exécuté tant de choſes mémorables. L'exemple que je vais citer eſt honorable à notre Nation.

L'Eſcadre de la Religion, compoſée de cinq galions, d'un vaiſſeau Sicilien & de deux pataches, mit à la voile en 1600 pour les mers du Levant, & s'empara d'un fort ſur les côtes de la Caramanie, pour s'aſſurer une retraite en cas de déſaſtre. Après cette conquête, les galions ſe ſéparerent pour parcourir les mers. Le galion du Grand-Maître, commandé par le Chevalier de Freſſinet, était armé de quarante canons; il était accompagné de deux pataches & du vaiſſeau Sicilien. Le Chevalier apprend ſur les côtes de Chipre, que la flotte Ottomane, compoſée de quarante-deux galeres, s'avance pour l'attaquer : l'inégalité de ſes forces, loin d'abattre ſon courage, ne le rend que plus ſenſible à la gloire de triompher du nombre. A deux heures après midi, l'ennemi paraît & fait gronder une tempête d'artillerie. Le Chevalier y répond avec une vivacité qui fait croire qu'il eſt ſupérieur en canons. La nuit qui ſurvint ne fit que ſuſpendre cette ſcene de carnage. Il l'emploie à faire ſes diſpoſitions pour tenter la fortune

d'un nouveau combat à la renaissance du jour. Il s'apperçoit que le vaisseau Sicilien est tombé au pouvoir de l'ennemi, & que les deux pataches ont profité de la faveur des ténebres pour faire leur retraite : alors seul contre tous, il n'a d'espérance de salut que dans un noble désespoir; l'action s'engage avec une fureur opiniâtre : les galeres Turques réunies dirigent tous leurs coups sur le galion qui fut bientôt razé. Ses voiles en lambeaux & ses mâts brisés le mettent dans l'impuissance de manœuvrer. Le Chevalier, sans espoir de vaincre, s'en console par le nombre des victimes qui tombent sous ses coups : enfin il est atteint lui-même d'un boulet de canon qui termine le combat & sa vie. La valeur de ce brave Chevalier n'eût pas été suffisante pour résister pendant deux jours à l'artillerie d'une flotte si supérieure, si le galion n'eût pas été plus fort de bois que les vaisseaux ordinaires.

Les ramberges, dont il est fait si souvent mention dans l'Histoire des anciennes batailles navales, étaient

des navires longs qui allaient à voiles & à rames. On les appellait Bateaux-Normands, parce que ce Peuple belliqueux s'en ſervit dans toutes ſes expéditions maritimes. Le Prince de Condé les employa avec ſuccès aux ſieges de Mardick & de Dunkerque : ce fut pour la derniere fois qu'on en fit uſage dans les armées navales. Les Anglais leur ont donné le nom de pataches.

Les ſaïques ſont des eſpeces de barques, dont les Coſaques ſe ſervaient autrefois pour exercer leur piraterie ſur la mer noire ; ils les couvraient d'un cuir de vache, pour empêcher l'eau d'y entrer ; & lorſqu'ils ſe voyaient pourſuivis, ils ſe réfugiaient dans les Palus Méotides, où pour ſe ſouſtraire aux recherches de l'ennemi, ils faiſaient à leur ſaïque un trou par lequel l'eau s'introduiſant la faiſait couler à fond avec eux. Alors devenus inviſible dans ces marais fangeux, ils conſervaient une reſpiration libre par le moyen d'un roſeau creux dont ils tenaient un bout dans leur bouche, & l'autre ſortait de l'eau. C'était dans

cette poſition gênante qu'ils attendaient le retour de la nuit pour relever leurs barques & ſe ſouſtraire aux vengeances de l'ennemi.

La caravelle eſt un petit navire rond, qui a quatre mâts & quatre voiles latines ou d'Artimon : on les appellait autrefois navire Portugais, parce que c'étaient ces Peuples qui en faiſaient le plus grand uſage. Telles ſont les différentes eſpeces de navires qu'on employait autrefois pour la Marine Militaire & Commerçante. On en a ſubſtitué de plus commodes, & qui ont tous leurs avantages ſans avoir leurs défauts.

Les frégates ſont des vaiſſeaux ras & peu élevés, qui portent depuis douze pieces de canon juſqu'à trente : elles ſont ce que les Troupes légeres ſont ſur la terre; elles vont à la découverte & protégent les navires marchands.

La flûte eſt un bâtiment de haut-bord, rond à l'arriere & à l'avant ; comme elle eſt deſtinée à porter de grandes charges, on lui donne une ſolidité qui nuit à ſa vîteſſe.

On la fait ſervir de Magaſin & d'Hôpital.

La barque eſt un bâtiment dont on ſe ſert pour le tranſport des marchandiſes : il ne faut pas la confondre avec la barque longue dont on fait uſage pour la guerre.

La chaloupe ou canot eſt un petit bateau propre à paſſer un lac ou une riviere ; on l'emploie auſſi dans les flottes pour entretenir la communication entre les vaiſſeaux & pour porter les ordres & les avis.

Le brûlot, qui n'eſt ordinairement qu'un vieux navire hors de ſervice, eſt le plus terrible fléau des armées navales ; on le charge de poudre, d'artifices & de matieres combuſtibles. Il y a des grapins pour accrocher le vaiſſeau ennemi, qu'il réduit en cendres au milieu des eaux par le moyen d'une mêche. L'artifice dure aſſez pour donner aux conducteurs le tems de ſe jetter dans une barque qui les ſuit ; ſans cette précaution, ils ſeraient enveloppés dans l'embrâſement. De tous les em-

plois de la Marine, celui de Capitaine de brûlot eſt ſans doute le plus périlleux; l'Ordonnance de 1673 lui aſſigne des récompenſes proportionnés au danger qu'il affronte. Celui qui a brûlé l'Amiral ennemi, reçoit vingt mille livres de gratification; ſi le vaiſſeau incendié porte ſimplement pavillon d'Amiral, on lui accorde quinze mille livres; ſi c'eſt un vaiſſeau de guerre ordinaire, il ne reçoit que deux mille écus. Quelque attrayantes que ſoient ces récompenſes, il n'y a qu'un Officier intrépide qui puiſſe les ambitionner. Il eſt défendu par la même Ordonnance, de mettre le feu au brûlot avant d'avoir accroché le vaiſſeau ennemi : ſi le Capitaine eſt arrêté par quelque obſtacle invincible, il doit en rendre compte dans un Conſeil de Guerre. Ce n'eſt que depuis le bombardement d'Alger qu'on a créé des Capitaines de brûlots, parce que ce fut à cette expédition que l'inventeur en fit un eſſai qui réuſſit.

A la bataille de la Hougue, la diviſion de Tourville, compoſée de

neuf vaiſſeaux de guerre, ſoutint pendant ſept heures le feu de toute la flotte Anglaiſe : cinq brûlots ennemi furent détachés & s'avancerent tout en feu juſqu'à ſon beaupré : ce Grand-Homme fécond en reſſources, évite les uns d'un coup de gouvernail, écarte les autres en détachant des chaloupes armées de crocs de fer pour les éloigner. Ce fut dans cette occaſion que le Chevalier de Coëtlogon ſollicita l'honneur de quitter ſon poſte, où il était hors de la portée du canon, pour aller partager les périls & la gloire de ſon Amiral : allons, dit-il à ſon équipage, allons ſauver ce Grand-Homme, ou du moins mourons avec lui.

Dans les ordres de marche, les brûlots & les autres navires de charge ſont toujours au vent, pour leur donner la facilité de ſe réfugier au centre de l'Armée, & de recevoir les ordres du Général. Leur forme les rend plus propres à courir vent-arriere qu'à tenir le vent, & comme ils ſont moins gênés dans leur poſte que les vaiſſeaux de ligne,

dont la marche doit être uniforme, leur destination prescrit de ne pas trop les éloigner de la flotte. Leur plus grande distance ne doit être que d'une demi-lieue.

Je vais donner une légere idée de l'attaque & de la défense des Armées navales chez les Peuples anciens & modernes.

Avant l'invention de la poudre & du canon, les batailles navales étaient beaucoup plus meurtrieres qu'aujourd'hui. A mesure qu'on a perfectionné l'art des attaques, l'on a trouvé de nouveaux moyens de défense. Autrefois, dès que deux Armées étaient en présence, elles lançaient leurs fleches, elles s'approchaient avec un égal empressement. Les combattans armés de haches, d'épées & de javelots, allaient à l'abordage. Alors il n'y avait plus que l'alternative de vaincre ou de mourir : chaque flotte offrait le spectacle de cent combats différens. Le *Rostrum*, que les Français avaient emprunté des Romains, fut l'arme offensive la plus redoutable. C'était une poutre pointue dont le bout était

armé de fer & d'airain; on le plaçait à fleur d'eau ſur la proue; alors lancé avec violence contre le vaiſſeau ennemi, il y faiſait une large ouverture par où l'eau s'introduiſant le coulait à fond. On prévint ce déſaſtre en donnant aux galées plus de ſolidité : alors le *Roſtrum* devenu inutile, fut remplacé par l'*Eperon*, machine qu'on attachait au haut de la galere, & qui pouſſée avec impétuoſité, raſait le vaiſſeau ennemi & en briſait les rames. On employait encore des machines qui vomiſſaient un déluge de pierres, de poutres, d'artifices & de pots à feu qu'on lançait avec des tuyaux & des ſiphons.

La malice humaine, malheureuſement féconde en moyens de deſtruction, apprit à jetter ſur les navires ennemis, des pots pleins de viperes & ſcorpions, qui dévorés par la faim s'attachaient aux jambes & aux bras. D'autres jettaient de la cendre & de la chaux vive qui aveuglait & ſouvent étouffait l'ennemi : on ſe ſervait auſſi de grues pour verſer une poix liquide & enflam-

mée qui mettait le feu à la galere. Les Carthaginois aſſiégés par les Romains, remplirent pluſieurs barques d'étoupes, de ſarment, de poix & de ſoufre; ils les lâcherent ſur la flotte des Aſſiégeans qui fut réduite en cendre. L'hiſtoire d'Eſpagne fait mention d'une flotte de Sarrazins, compoſée de trois cens voiles, qui, en 676 fut brûlée par des pots à feu lancés par l'Armée navale du Roi Vamba. Tout le monde ſait le déſaſtre de la flotte Romaine brûlée devant Syracuſe. Zonare rapporte, qu'avec des miroirs ſemblables à ceux d'Archimede, que Proclus attacha ſur la Tour de Conſtantinople, l'Armée navale de Vitalien eut un ſort auſſi funeſte que celle des Romains.

Avant l'invention de l'Artillerie, les brûlots étaient en uſage & cauſaient beaucoup plus de ravages qu'aujourd'hui : les modernes exigent beaucoup trop d'apprêts pour produire l'effet qu'on en attend. Quand on eût épuiſé tous les moyens d'exterminer l'eſpece humaine, l'induſtrie excitée par le deſir de conſerver ſa

vie, découvrit auſſi les moyens de rendre inutiles ces machines meurtrieres dont l'art arrêta les ravages. On couvrait les œuvres mortes d'un cuir verd; on ſemait ſur le pont beaucoup de ſel; on avait la précaution de mouiller les voiles : ce fut ainſi qu'en 1622 le grand galion de Malte fut préſervé des brûlots des Rochelais. Les feux d'artifice furent encore employés avec ſuccès, long-tems après l'uſage de la poudre. Robert Manſel, Amiral Anglais, s'en ſervit en 1620 pour brûler les vaiſſeaux Algériens, dans leur port. Sourdis, Archevêque de Bordeaux, les employa en 1638 pour détruire la flotte Eſpagnole dans le Havre de Guétan.

Il faut avouer que ces feux d'artifice cauſaient ſouvent plus d'épouvante que de mal : les uns ne brûlaient point & les autres étaient faciles à détruire.

Chaque mal a ſon reméde. On enduiſait les navires d'alun, qu'on prétend capable de réſiſter à l'action du feu. Archelaüs, Lieutenant de Mithridate, en frota la Tour du

Pirée, qu'il préserva de l'embrâsement. On en prévenait encore l'effet en détachant contre eux des barques bien armées pour les empêcher d'approcher.

On a reproché aux Français d'avoir renouvellé l'usage de ces moyens destructeurs : cette imputation n'est qu'une odieuse calomnie, puisqu'il y a deux cens ans que Fréderic Jambelli, Ingénieur Italien, les employa pour détruire un pont que le Duc de Parme avait fait bâtir près d'Anvers, dont il formait le siege. Cette machine, dit Strada, vomit un déluge de pierres, de poutres, de chaînes, de boulets; l'Escaut s'ouvrit & ne présenta que des abîmes. Les eaux furent poussées avec tant de violence qu'elles passerent sur les digues : la terre trembla à quatre lieues au loin. Le détail des ravages causés par ce fléau, glace d'effroi ceux qui le lisent.

Ce fut sur ce modele abominable que sur la fin du regne de Louis XIV, les Anglais, furieux dans leur vengeance, inventerent cette machine infernale, qu'ils dirigerent contre

Saint-Malo : la deſcription en eſt effrayante. Cette machine longue de trente pieds ſur huit de hauteur, avait ſon fond de cale rempli de ſable : ſon premier pont couvert d'un pied de maçonnerie, contenait vingt milliers de poudre : le tillac était hériſſé de vieux canons & de mitrailles : le troiſieme pont était garni de ſix cens bombes à feu. Son effet ne répondit point aux vûes meurtrieres de ſon inventeur. Une partie de cette machine ne ſauta point; les maiſons furent ébranlées, quelques vitres furent caſſées ; mais la Ville fut conſervée pour être l'éternelle Patrie des Héros de la mer.

Ce n'eſt donc point aux Français qu'on doit reprocher ces barbares inventions. Leur renaiſſance eſt l'ouvrage des Italiens, qui ne pouvant plus commander à la Terre, ont révelé le ſecret de la déſoler. Ceux qui en ont adopté l'uſage s'en ſont rendus les complices. Il eſt des ſecrets qu'il ſerait de l'humanité de condamner à un éternel oubli. Quand Tireſias de Mantinée prétendit avoir découvert

découvert le ſecret de mourir doucement, aucun Béotien n'eut la curioſité de profiter de ſa découverte.

Les armes défenſives ſeraient aujourd'hui plus nuiſibles qu'utiles contre le canon; ils conſtruiſaient des Tours qu'ils élevaient indiſtinctement ſur la Poupe ou ſur la Hune; on y plaçait des Soldats qui, dominant ſur les ennemis, décochaient leurs fleches avec plus davantage : dans les déroutes, on avait la précaution de les abattre pour rendre le vaiſſeau plus léger. Il y avait auſſi des crenaux qui couvraient les Soldats & les Matelots. L'on y ménageait des ouvertures étroites d'où l'on tirait impunément ſur l'ennemi. Chaque vaiſſeau portait des baliſtes, des grapins & toutes les machines néceſſaires à l'abordage. La guerre de mer ſe fait aujourd'hui avec plus d'art : il fallait autrefois pour vaincre plus de courage. C'était avec une valeur déſeſpérée qu'on allait à l'abordage.

Les tempêtes ſont plus à redouter que le fer & le feu de l'Ennemi; une flotte en eſt plus maltraitée que

par le carnage d'une bataille. Les vaiſſeaux ſont expoſés à être ſéparés & à errer, épars & confus; les brumes qui obſcurciſſent l'air les empêchent de ſe voir & de ſe prêter des ſecours réciproques. Les flots, après s'être choqués, ſe briſent & s'entrouvrent. Les houles les enlevent avec force, & les font retomber avec violence dans des abîmes, ou les font échouer contre le rivage; le mugiſſement des flots courroucés ne permet point d'entendre les ſignaux. Quel que ſoit le péril, il eſt encore plus dangereux de tenir la mer que de mouiller dans une rade mal aſſurée. Quoique l'art ſoit impuiſſant contre la tempête, il apprend aux hommes de génie à en prévenir les ravages. La grande ſcience eſt de prévoir le changement du vent; les ſignes de ce changement ſont équivoques & ne donnent que des probabilités. Duqueſne, inſtruit par un long uſage, avait acquis cette connaiſſance, & elle lui fut extrêmement utile au combat de Stramboli. Il apperçut au déclin du jour la flotte Hollandaiſe qui avait

l'avantage du vent : Ruiter, comptant sur une victoire complette, remit le combat au lendemain. Duquesne, sur quelques phénomenes par lui apperçus, présagea le retour du vent, & l'événement justifia son attente.

La guerre de mer a ses ruses comme celle de terre ; mais comme elles cessent de l'être, dès qu'une fois l'on en a fait usage, je me borne à citer un seul exemple. Marabota, Général des Génois, fut surpris par la flotte des Gibelins, & comme ses forces étaient trop inégales pour soutenir un combat, il attendit la nuit pour faire sa retraite ; mais elle était aussi dangereuse dans les ténebres qu'à la clarté du jour. Voulant donc la cacher à l'ennemi, il affecta une confiance qu'il n'avait pas ; il ordonna d'éteindre les lumieres, & jetta dans la mer une quantité de boucliers florans, sur lesquels il mit une mêche allumée, qui firent croire que sa flotte était toujours présente : à la faveur de cette illusion il s'éloigna & se mit hors de danger ; & les Gibelins ne s'ap-

perçurent qu'à la renaiſſance du jour qu'ils avaient laiſſé échapper leur proie. La guerre de ruſes eſt plus familiere aux Corſaires qu'à ceux qui commandent des flottes ; parce que maîtres de leurs évolutions, ils n'ont qu'un ſeul vaiſſeau à gouverner ; au lieu que le Général d'une Armée navale tient ſes vaiſſeaux dans une dépendance les uns des autres pour le ſalut de tous.

La ſupériorité du nombre & du canon décide ordinairement du ſort des batailles navales. Une Armée de terre, quoiqu'inférieure en nombre, a du moins la reſſource de ſe retrancher & de ſuppléer à ſa faibleſſe à la faveur des bois, des défilés, des rivieres & des marais. Mais l'on ne peut ſur mer oppoſer aucune barriere, & l'on a les hommes, les vents & les eaux à combattre dans une poſition dont l'avantage eſt égal. La terre éprouve peu de changemens ſenſibles ; mais les marées, les courants, font de la mer, un théâtre inconſtant & mobile ; le poſte qui paraît aujourd'hui le plus favorable, ſera demain le plus

dangereux : il eſt quelquefois à propos de ranger les terres ; il eſt quelquefois avantageux d'affronter la pleine mer.

L'Armée navale, comme nous l'avons dit, formait autrefois une eſpece de croiſſant. Le Général placé au milieu de ſa flotte avait la facilité de tout découvrir, & d'obſerver les mouvemens de chaque vaiſſeau. L'ordre de bataille eſt aujourd'hui changé ; tous les vaiſſeaux ne forment qu'une ligne. Le combat du Texel, où la flotte Hollandaiſe fut battue, eſt l'époque de cette révolution. La nouvelle méthode a ſur l'ancienne un avantage réel, puiſqu'elle donne aux vaiſſeaux d'une même flotte les moyens de ſe prêter une aſſiſtance réciproque : au lieu que dans l'ancienne diſpoſition, les uns combattaient, tandis que les autres trop éloignés, reſtaient oiſifs hors de la portée du canon.

Les Armées de terre ſe diviſent en trois corps, qu'on diſtingue par les noms d'aîle droite, d'aîle gauche, & de centre ou corps de ba-

taille : de même les Armées navales sont composées de trois escadres, dont chacune a ses Officiers généraux & sa couleur distinctive. Le Commandant de la premiere, à qui les deux autres sont subordonnés, est décoré du titre d'Amiral; il porte son pavillon au grand mât & la couleur blanche lui est particuliere. Le Commandant de la seconde, appellé Vice-Amiral, le porte au mât de mizaine & sa couleur est blanche & bleue. Celui de la troisieme appellé Contre-Amiral, le porte à son mât d'artimon & la couleur de son pavillon est bleue; c'est de ces trois différentes couleurs que les trois Escadres tirent leur nom d'Escadre blanche, d'Escadre blanche & bleue, & d'Escadre bléue.

Quand une Armée navale est composée de soixante vaisseaux de ligne, chaque Escadre a trois divisions qui ont leurs Officiers généraux & le pavillon de leur Escadre; ainsi un vaisseau de l'Escadre blanche porte une flamme blanche au grand mât. Le Chevalier de Beaujeu, célebre dans la Marine, indiqua les moyens

de discerner dans une Armée chaque vaisseau avec une flamme & une girouette. Les Officiers généraux se tiennent toujours au milieu de la division qu'ils commandent; au contraire, les trois Amiraux dans les ordres de marche se tiennent à la tête de leurs Escadres. Ces divisions qui multiplient les Officiers généraux, semblent devoir répandre la confusion dans le commandement. L'expérience a fait connaître qu'elles étaient nécessaires pour rendre les évolutions uniformes. C'est par ce moyen que deux ou trois vaisseaux suffisent pour diriger tous les autres, & ont la facilité de leur indiquer tout ce qu'il convient de faire.

L'art d'arranger les vaisseaux en bataille est le fruit de l'expérience; ils doivent être éloignés de cent toises les uns des autres. Plus de distance exposerait chaque vaisseau à essuyer le feu de deux vaisseaux plus serrés. Cet intervalle doit être d'autant plus exactement observé, que s'ils étaient plus rapprochés, ils seraient exposés au danger de s'ac-

crocher ; & dans cette confuſion, celui qui ſerait démâté, n'ayant plus de direction fixe, pourrait fracaſſer par ſon choc ceux qui ſe trouveraient le plus près de lui.

Si le vent contribue aux victoires, il eſt également le complice des plus humiliantes défaites. La ſcience de l'Homme de mer eſt de s'en concilier la faveur. Un vaiſſeau eſt au vent quand il ſe trouve entre le lieu d'où il ſouffle & un vaiſſeau ennemi. On dit qu'il eſt ſous le vent quand il ſe trouve un vaiſſeau entre lui & le lieu d'où vient le vent. Ces deux poſitions ont chacune leur avantage. L'Armée qui eſt au vent peut s'approcher de l'ennemi autant qu'il lui plaît ; c'eſt elle qui regle le moment & la diſtance du combat ; elle a encore la facilité d'envoyer des brûlots, & de faire des détachemens pour fondre ſur ceux qui fuient. Son plus grand avantage eſt de n'avoir point à eſſuyer la fumée des canons du vaiſſeau qui lui eſt oppoſé. Cette fumée vomit ſouvent une pluie de feu qui brûle les voiles

&

& qui cauſe les plus grands déſaſtres.

L'Armée ſous le vent peut auſſi tirer un bon parti de ſa poſition. Quelques Marins d'un grand poids lui ont donné la préférence ; ſurtout quand les vents ſont forcés & que la mer eſt groſſe. Alors on n'a point à craindre que le vent en faiſant pencher le navire, ne donne entrée à l'eau par les ſabords; on peut les tenir ouverts & ſe ſervir de toutes ſes batteries baſſes. Les vaiſſeaux déſemparés n'ont qu'à s'abandonner au vent, tandis que le feu des autres les protége. Cette poſition favoriſe encore les retraites en faiſant vent-arriere. Les Anglais en 1689 ſurent en profiter, au combat de Bantri, où Château-Renaut les reçut avec tant de fierté, qu'ils ne ſauverent les débris de leur Armée vaincue qu'à la faveur du vent-arriere.

Le meilleur ordre de bataille eſt de mettre les vaiſſeaux dans l'arrangement qui convient à leur deſtination ; d'établir entr'eux une com-

munication libre pour agir de concert, & recevoir les ordres du Général ; donner le moins d'étendue possible à l'Armée, afin que chaque vaisseau puisse veiller à la sureté des autres. Cet ordre doit varier selon les circonstances : l'Armée qui va combattre doit avoir une disposition différente que celle qui fait route ; celle qui poursuit doit garder un autre ordre que celle qui exécute une retraite ; cette science est si étendue qu'il est difficile d'établir une loi générale ; c'est au génie du Commandant à régler ses opérations sur le besoin du moment. Les exemples des grands Marins sont les meilleures leçons ; c'est en évoquant les mânes des Tourville, que leurs Successeurs apprendront le secret de vaincre, & quelles évolutions sont préférables.

Le grand talent d'un Général de mer est de forcer son ennemi à combattre, & à refuser lui-même le combat, quand il lui plaît. Le Comte de Tourville ne montra jamais plus d'habileté que dans la campa-

gne de 1691, où ſans gagner de batailles, il rendit inutile l'armement formidable des Anglais, qui avaient vingt vaiſſeaux plus que lui. Dans le tems qu'ils le croyaient réduit à ſe tenir caché dans nos ports, il oſa tenir la mer ; & croiſant pendant quinze jours dans la Manche, il arrêta tous les navires qui voulaient y entrer ou en ſortir. Il fondit enſuite ſur la flotte de la Jamaïque, eſcortée par deux vaiſſeaux de guerre dont il s'empara, prit pluſieurs vaiſſeaux marchands, força les autres de rentrer dans la Manche, où, à la faveur d'un brouillard épais, ils ſe déroberent à ſa pourſuite. La flotte Anglaiſe mouillée aux Sorlingues, ſe réveilla au bruit de ſes exploits ; elle appareilla, & pleine de confiance dans ſa ſupériorité, elle le chercha pour lui livrer bataille. Tourville la tire au large, & habile à leur diſputer le vent, il tient la mer pendant cinquante jours ſans leur fournir l'occaſion de le combattre.

Ses manœuvres lui furent d'autant

plus honorables que c'eſt une maxime avouée par les Maîtres de l'Art & confirmée par l'expérience, que quand deux Armées navales ſont à vûe, l'une peut mettre l'autre dans la néceſſité de combattre. Comme elles ne ſe mettent en mer que dans la ſaiſon où les nuits ſont fort longues, la flotte qui refuſe le combat n'a pas aſſez de tems pour s'éloigner; & ſi elle veut forcer de voiles, elle expoſera ſes vaiſſeaux à ſe ſéparer, & à tomber dans la confuſion pendant les ténebres. Tourville, ſi habile à éviter un combat déſavantageux, obligea en 1690 les Anglais & les Hollandais à l'accepter; comme ils avaient le vent, il ſe contenta de les garder à vûe, dans l'eſpérance que le vent venant à changer en ſa faveur, lui fournirait les moyens d'engager une action avec avantage. Les ennemis pénétrant ſon deſſein, mirent tout en uſage pour s'éloigner; mais attentif à toutes leurs manœuvres, il parcourut comme eux la Manche & ſuivit les marées; il les pourſuivit pendant

quinze jours ſans les perdre de vûe, & les força d'accepter un combat où toute leur flotte fut battue & diſperſée.

Les évolutions de la Marine ſont ſi compliquées, qu'il faut une longue expérience pour les diriger & pour les aſſujettir aux différentes circonſtances. Quand un Général de terre a formé ſon plan de bataille dans un terrein qu'il connaît, il peut en abandonner l'exécution à des agens ſubalternes; il lui ſuffit de veiller ſur les mouvemens de chaque corps. Mais ſur mer, comme l'on a les hommes, les vents & les flots à ſurmonter, il faut ſans ceſſe ordonner de nouvelles manœuvres & ſubſtituer un nouvel ordre de bataille au premier. L'on doit tout prévoir, pour ſavoir tout prévenir.

Un homme de mer n'eſt encore qu'ébauché s'il n'a que les talens qu'exige le ſervice de terre; il tient à tous les Arts & à toutes les Sciences. Son intrépidité doit être tranquille & réfléchie. Le tumulte des vents & des flots ne doit point al-

térer le calme de ſon ame impaſſible : c'eſt le rocher immobile où les flots en courroux vont ſe briſer.

Quoique le ſang ne communique pas toujours les talens, il eſt de la politique de ne confier les premiers emplois de la mer qu'aux premiers Citoyens qui doivent être plus attachés au bien général par leur intérêt particulier. Carthage, redevable de ſes proſpérités à ſes forces maritimes, abandonnait ſa défenſe ſur terre à des Mercénaires, qui par leur qualité d'étrangers, devaient être également indifférens aux proſpérités & aux diſgraces publiques. Mais tous ſes Généraux de mer étaient tirés de la premiere claſſe des Citoyens. On voit à la tête des flottes Amilcar, Magon, le vieux Annibal, Imilcon & Aſdrubal, qui tous tenaient le premier rang dans la République : la famille Barcine fournit preſque tous les Généraux qui furent employés dans les expéditions maritimes. L'obéiſſance eſt moins pénible envers des

hommes titrés que si on la rend à ses égaux.

Les Romains, ambitieux de régner sur les deux élémens, adoptèrent la même politique : les Attilius, les Scipions, les Marcellus, les Domitien & les Emiles, firent triompher la République sur les mers de Sardaigne, de Sicile & d'Afrique; ce ne fut qu'après l'extinction de la liberté, qu'on vit les Menas, les Agrippa à la tête des Armées navales. Les Nations modernes ont rompu les entraves du préjugé; les enfans des Héros, s'ils n'en font revivre leur gloire, ne sont plus que des Idoles sans culte & sans adorateurs. Les Hollandais nous avaient autrefois donné cet exemple utile. Les Ruiter, les Obdam, les Tromp, nés Plébéiens, affermirent le vaisseau flottant de la République dans des jours orageux. Les Nations que nous traitons de barbares ont été plus éclairées sur leurs intérêts que beaucoup de Peuples policés. Barberousse & Dragut furent élevés sur le Trône de Tunis & d'Alger, après

avoir ſecoué les fers de l'eſclavage. Quiconque fait défendre les Empires, ſe montre digne de les gouverner.

Les Peuples les plus éclairés ſont les plus inébranlables dans leurs préjugés, parce qu'ils ſont les plus ingénieux à les juſtifier. La France a été lente à profiter de l'exemple de ſes voiſins ; mais enfin les Duqueſne, les Bart, les Duguay-Trouin & les Caſſart, ſortis de familles plus diſtinguées par leur probité que par la chimere des titres, n'ont point invoqué les ſervices de leurs ayeux pour être appellés au Commandement. L'illuſion eſt diſſipée : les braves Auxiliaires, qui par leur valeur & leurs ſervices, ont mérité d'être aſſociés aux honneurs Militaires, acheveront de détruire la barriere que l'opinion avait élevée entre les diſtinctions de la Patrie & le mérite ſans naiſſance. Cette révolution ſera une des plus glorieuſes époques du regne du Trajan Français.

Puiſque nous ne ceſſons d'admirer

la politique des Romains, pourquoi ne pas emprunter d'eux les reſſorts qu'ils faiſaient mouvoir pour allumer l'émulation? Le nom honorable de *Claſſis*, qu'ils donnaient à leur flotte, déſignait auſſi l'ordre de Chevaliers. Ainſi cette dénomination aſſociait les gens de mer à une claſſe de Citoyens, qui tenaient le ſecond ordre dans la République. La conſidération conſtante dont ils jouirent dans Rome, libre & gouvernée par la loi, ne s'affaiblit point ſous le deſpotiſme des Céſars. Les Soldats employés ſur les deux flottes qu'on entretenait à Ravenne & à Meſſine, s'appellaient *Pretoriens*, nom qu'on donnait à la Milice honorable qui veillait à la garde des Empereurs. Les Magiſtrats qui préſidaient à la conſtruction & au radoub des galeres, s'appellaient *Duumviri Navales*, les deux hommes de mer : ils jouiſſaient de la plus haute conſidération, & ils n'étaient précédés dans les cérémonies que par les Conſuls. Chacun d'eux avait le commandement de dix vaiſſeaux; l'un

était chargé de nettoyer les mers des Pirates, & l'autre d'aller chercher les bleds que l'Égypte tributaire était obligée de fournir pour l'approviſionnement de Rome & de l'Italie.

La flotte qui les apportait d'Alexandrie était reçue avec les cérémonies les plus pompeuſes. Elle avait le privilége excluſif de porter ſes voiles hautes. Dès qu'elle était arrivée à Oſtie, des Sénateurs étaient députés pour la féliciter ſur ſon heureux retour. Les galeres depuis l'embouchure du Tibre juſqu'à Rome, étaient précédées par des Matelots vêtus de blanc, qui portaient des couronnes ſur leurs têtes, & adreſſaient des cantiques de reconnaiſſance aux Divinités de la mer & des tempêtes. Tout le rivage retentiſſait du bruit des voix & des inſtrumens, qui, ſans flatter l'oreille, répandaient une ivreſſe de joie. Arrivés à Rome, ils ſe rendaient chez le Magiſtrat chargé du ſoin de l'approviſionnement, & ils juraient que le bled qu'ils apportaient était le

même qui leur avait été livré en Égypte. On observait le même cérémonial pour les flottes qui arrivaient chargées des bleds de la Libie. Ces honneurs rendus aux hommes de mer en annobliſſaient les fonctions.

Quelqu'indomptable que paraiſſe cet élément, l'Art plus puiſſant encore, a ſu le maîtriſer : les travaux exécutés ſur l'Euphrate par Sémiramis, & ſur le Nil par Nitotris, ont immortaliſé la gloire de leur regne. Ce qu'on a fait dans l'antiquité, indique ce qu'il eſt poſſible de faire. Un fleuve dont le cours eſt trop lent ou trop rapide, oppoſe un obſtacle à la navigation. On corrige ſa lenteur, en lui donnant plus de pente ou en rétréciſſant ſon lit par des digues & des levées : on rallentit ſon impétuoſité, en rendant ſon cours plus ſinueux & plus courbé.

Les Romains n'étaient point un Peuple commerçant, mais ils n'en veillaient pas moins aux avantages de la navigation. Pline aſſure que

les côtes de l'Italie étaient d'un abord facile ; & Strabon, au contraire, assure qu'elles étaient inaccessibles. On peut aisément concilier ces deux assertions. L'un a considéré ces rivages tels qu'ils étaient sortis des mains de la Nature, & l'autre ne les voit qu'avec les perfections que l'Art leur avait données. Ce fut par son secours que l'Italie eut des Havres que la nature lui avait refusés. Les ports de Brinde, de Tarente, de Misene, de Ravenne, d'Ancone & d'Ostie, furent l'ouvrage des hommes. Auguste fit construire ceux de Ravenne & de Rimini ; & Agrippa, son gendre, fit creuser celui de Misene. Des Médailles frappées en l'honneur de Trajan, attestent qu'il fit bâtir celui d'Ancone. On voit sur ces monnoies l'image de Neptune couronné de jonc, & couché à l'embouchure du port, tenant un gouvernail dans sa main droite. Les Havres de Tarente, de Brinde & de plusieurs autres Villes, furent l'ouvrage des habitans. Le port d'Ostie, creusé par Ancus Martius, re-

çut de grands accroiſſemens ſous le regne de Claudius. Le Pape Grégoire, craignant de le voir tomber ſous la puiſſance des Sarraſins, qui auraient enſuite aſſervi l'Italie, le fit démolir : depuis ſon embouchure juſqu'à Rome, il eſt rempli d'un limon qui empêche la navigation. Claudius ordonna d'y tenir pendant la nuit des feux allumés, pour la ſureté des Navigateurs. Ces feux que l'on entretenait pour les diriger dans leur route, étaient placés ſur des tours fort élevées : on les nommait *Phare*, à cauſe d'une tour bâtie par Soſtrate, ſur un rocher de l'Iſle de *Pharos*, ſituée devant le Havre d'Alexandrie. Ce fut ſur ce modele qu'on en établit ſur pluſieurs rivieres ; les plus fameux furent ceux de Miſene & de Boulogne. Ce dernier que Charlemagne fit réparer, fut conſtruit par Céſar ; & tandis qu'il déſolait la terre, il veillait à la ſureté des hommes errans ſur les mers. Ce bienfait, qu'on ne peut trop multiplier, vient d'être renouvellé ſur pluſieurs de nos rivages.

L'Italie, à qui la nature avait refusé des Havres, en creusa dans la plupart de ses Villes, & la France, à qui la nature a prodigué tous les avantages de la navigation, n'a encore que trois ports pour recevoir ses flottes. Tout annonce une heureuse révolution dans notre Marine. Louis XVI règne; tout présage que le Trident de Neptune remis dans ses mains, rétablira la liberté des mers.

Les Anciens ont exécuté des entreprises dont les Modernes oseraient à peine concevoir le projet. Mandroclès, de Samos, par l'ordre de Darius, construisit un pont de cinq cens pas au Détroit du Bosphore de Thrace, où les eaux que la Mer Noire vomit avec violence, opposaient des obstacles décourageans. Il réussit; une armée de sept cens mille combattans passa sur ce pont en présence de Darius, qui, placé au milieu, la vit défiler. Une couronne d'or fut déférée à l'Architecte, & sa Patrie fut gratifiée des plus beaux priviléges. Xerxès, excité par

cet exemple, en fit dresser un pareil sur l'Hélespont. A peine était-il achevé, qu'il fut détruit par la fureur d'une tempête. Ce Prince imputant aux Architectes les ravages des vents & des flots, ordonna de leur couper la tête ; & pour punir la mer, il lui fit donner trois cens coups de fouet. Il fut plus heureux à Sarde : il y fit bâtir deux ponts, dont l'un était disposé avec tant d'art, qu'il restait trois ouvertures du côté de l'issue. Ce fut sur ce pont, long de trente stades ou de trois mille sept cens cinquante pas, qu'il fit passer son Armée pour conquérir l'Europe.

Les digues sont le frein le plus puissant que l'industrie humaine puisse opposer à l'ambition des eaux. Les Anciens ont fait en ce genre des dépenses que les Puissances modernes ne pourraient pas soutenir. Telle est la digue que Cléopatre fit construire pour joindre l'Isle de Pharos, au continent dont elle était éloignée de sept stades : les Rhodiens, qui en étaient les Souverains,

semblaient étendre leur domination jusques sur l'Égypte, dont les Rois murmuraient d'avoir ces Républicains pour voisins. Ils envoyerent, selon l'usage, des Députés pour recevoir le tribut annuel, qu'ils tiraient de cet Isle. Ces Députés se rendirent à la Cour d'Alexandrie, où ils reçurent l'accueil le plus honorable; on ne les occupa que de fêtes, & tandis qu'on les entretenait dans l'yvresse des plaisirs, on employait des milliers de bras pour combler par une digue, le détroit qui séparait l'Isle de l'Égypte. L'ouvrage fut achevé en sept jours. Alors Cléopatre fit appeller les Rhodiens, & les ayant conduits par terre à Pharos, elle leur dit : votre République vous a envoyés pour lever le tribut d'une Isle & non pas du continent.

Telle fut encore cette fameuse digue, que le jeune Scipion éleva pour se rendre maître de Carthage, défendue par la mer & par mille hommes qui avaient Asdrubal à leur tête. Le projet en parut aussi insensé que celui de Pyrrhus; mais il fut justifié

justifié par l'exécution. Cette digue, qui d'une langue de terre s'étendait fort loin dans la mer, avait quatre-vingt-seize pieds de large à fleur de terre, & vingt-quatre sur sa superficie. Ce fut cette digue qui causa la ruine de cette République guerriere & commerçante, dont la puissance avait balancé pendant si longtems la fortune de la Maîtresse du Monde.

Alexandre qui exécuta ce que les hommes ordinaires ne peuvent concevoir, ne montra jamais une plus grande fécondité de moyens que dans la construction de la digue qui joignit Tyr au continent. Cette Ville, fiere de son opulence, avait fait précipiter dans la mer les Ambassadeurs Macédoniens qui étaient venus pour traiter de la paix. Pleine de confiance dans sa position, au milieu des eaux, elle crut n'avoir rien à redouter d'un Prince qui n'avait point de vaisseaux. Ce fut avec une Armée de terre, que le Héros Macédonien résolut de châtier une Ville cruelle & perfide qui lui opposait

les barrieres de la mer. Il jura d'ensevelir tous ses habitans sous leurs toits; & protestant à son Armée que Hercule lui avait apparu pour l'exciter à tirer vengeance de la mort de ses Ambassadeurs, il proposa de faire une digue pour joindre Tyr au continent, dont elle était éloignée de cinq cens pas. Les Officiers & les Soldats mettent à l'envi la main à l'ouvrage. Les uns s'empressent d'aller au Mont-Liban chercher du bois; les autres fouillent dans les ruines de l'ancienne Tyr pour en tirer des pierres. Deux hautes Tours remplies de Soldats sont construites à la tête de l'ouvrage pour écarter les assiégés, qui dans leurs sorties faisaient pleuvoir un déluge de fléches sur les travailleurs. Les Tyriens, aussi opiniâtres qu'ingénieux dans leur défense, construisent un vaisseau aussi haut que ces deux Tours; ils le remplissent de poix & de sarment de vigne; ils le frottent de soufre, de bitume, & le dirigent contre la digue qui est réduite en cendre.

Alexandre n'eſt point rebuté de ce mauvais ſuccès ; il en conſtruit une nouvelle, & pour la garantir de l'action du feu, il poſe une couche de pierre ſur un lit d'arbres, & lie le tout avec du ciment. Les Tyriens avec de longs crocs de fer ébranlent les arbres qui ſoutiennent la digue & font une ouverture qui donne entrée aux eaux de la mer. Malgré tous ces efforts, la digue fut achevée & la Ville coupable fut livrée à la fureur d'une ſoldateſque ſans frein dans ſes vengeances ; il n'y eut de ſalut que pour ceux qui s'étaient réfugiés dans les Temples ; ſix mille habitans furent maſſacrés, & deux mille ſubirent le ſupplice de la croix ſur le bord de la mer.

Tyr offrait plus d'obſtacles à vaincre que Gibraltar & Port-Mahon : ce qui a été fait autrefois eſt toujours poſſible : le génie de Colbert inſpire un Miniſtre habile & laborieux. De l'ombre du tombeau, ce créateur de la Marine Françaiſe préſide aux Délibérations du Conſeil ; les Emules des Duqueſne & des Tour-

ville commandent nos flottes. Une Nobleſſe généreuſe & prodigue de ſon ſang, voyant ſans envie les Officiers Auxiliaires aſſociés à ſa gloire, n'éprouvent que l'ambition de les ſurpaſſer en courage. Que ne doit-on point attendre d'une Armée de Héros, où les Marius & les Eumène vont combattre à côté des Fabius & des Scipions ?

Fin de la ſeconde Partie.

De l'Imprimerie de VALLEYRE l'aîné, rue de la vieille Bouclerie. 1782.

TABLEAU

HISTORIQUE

DE LA MARINE

FRANÇAISE.

TROISIEME PARTIE.

TABLEAU
HISTORIQUE
DE LA MARINE
FRANÇAISE.

CHAPITRE III.

Des Flibuſtiers.

JE vais faire mention d'une race d'hommes extraordinaires, qui exécuterent, ſur la fin du dernier ſiecle, ce qu'on admire dans les Héros fabuleux. Sans aucun principe de l'Art Militaire, ſans paſſion pour la gloire, ſans

ambition des conquêtes, ils n'aſpiraient à l'avantage de vaincre que pour jouir des dépouilles de leurs voiſins, & non pour l'honneur de commander. Un naturel ſauvage, un amour effréné de l'indépendance, une intrépidité féroce, produiſirent en eux cet héroïſme farouche, qu'on admire, parce qu'il ſort de l'ordre ordinaire. Généreux & barbares tour-à-tour, ils ſe rendirent célebres ſous le nom de *Flibuſtiers*, du mot Anglais *Flibuſter*, qui déſigne les petits bâtimens avec leſquels ils commencerent à faire leurs courſes.

Quoique ces Aventuriers fuſſent un mêlange de toutes les Nations, le nombre des Français fut toujours le dominant, & ce fut ſous le pavillon de France, qu'ils ſe crurent autoriſés à exercer leurs brigandages ſur toutes les mers de l'Amérique. Sans Maîtres, ſans Loix, ſans Patrie, ils n'obéiſſaient qu'à un Chef qu'ils choiſiſſaient eux-mêmes à la pluralité des voix, & qu'ils deſtituaient, s'il abuſait de ſon pouvoir, ou s'il donnait des témoignages d'incapacité. Tant qu'il était à leur tête, ils avaient pour

lui la plus grande déférence. Ce Chef, ſur ſon vaiſſeau, était un Monarque entouré d'Eſclaves, qui lui rendaient une obéiſſance prompte & ſans réplique. Mais, dès qu'ils étaient deſcendus à terre, il dépoſait ſon autorité, & tous jouiſſaient d'une parfaite égalité; & ces hommes, ſans frein & ſans mœurs, ne formaient qu'une ſeule & même famille, où regnait la plus parfaite intelligence, & dont les intérêts étaient communs; & pour gage de cette union, ils s'appellaient *Freres de la Côte*.

Quoique leur Gouvernement, ou plutôt leur Anarchie parût n'avoir point de modele, il a beaucoup de conformité avec celui de la Ville de Saint-Paul, dans le Bréſil, dont les habitans, nommés *Pauliſtes*, ſe reconnaiſſent Sujets du Roi de Portugal, titre vain & ſtérile, puiſqu'ils ſe gouvernent en Républicains, & qu'affranchis de tous impôts, ils ne reſpectent que les Loix qu'ils s'impoſent eux-mêmes. Ces Peuples, protégés par leurs rochers, préviennent le deſir d'en faire la conquête; ils traitent toutes les Nations en ennemies, ſans épar-

gner les Portugais. La plupart ſont des bannis dont on a délivré la Société, ou des criminels qui vont y chercher un aſyle pour ſe ſouſtraire à des ſupplices mérités. Lorſque le beſoin du mariage les ſollicite, ils deſcendent de leurs rochers, & ſe répandent dans les habitations voiſines; ils en enlevent les filles pour en faire des épouſes. Philippe II, Maître du Portugal, eſſaya de les façonner à l'obéiſſance. Ils le méconnurent pour Souverain, & ils vécurent dans un état de guerre avec les Eſpagnols juſqu'au moment où Jean de Bragance monta ſur le Trône de ſes Ancêtres. Alors ils le reconnurent pour leur Roi; mais ſous ce titre ſpécieux, ils conſerverent leur ancienne indépendance; & lorſqu'en 1700, le Vice-Roi du Bréſil voulut s'emparer, au nom de ſon Maître, des mines d'or qu'on avait découvertes dans leurs montagnes, ils prirent les armes, remporterent pluſieurs victoires ſur leurs ennemis, & en 1710 ils conclurent une paix, par laquelle en ſe reconnaiſſant Sujets du Roi de Portugal, ils conſerverent toute leur liberté, continuant

de labourer, la force à la main, les champs de leurs voisins, où ils trouvent l'abondance que l'avarice de leur sol leur refuse.

Les premiers Français qui s'établirent en Amérique, ambitionnerent l'indépendance dont jouissaient les anciens habitans. Ils n'étaient ni assez riches, ni assez nombreux pour exciter l'avarice du conquérant; mais s'étant dans la suite multipliés, Louis XIV envoya un Gouverneur qui n'eut d'abord que l'ombre du pouvoir. Le fanatisme de la liberté eût rompu le frein qu'il eût imposé. Ces Républicains sentaient le besoin qu'ils avaient d'un Protecteur; mais ils avaient cette fierté farouche, qui se révolte au nom d'un Maître. Le Gouvernement, au lieu d'en exiger des tributs, fournit aux dépenses de leur établissement, dans l'espoir d'en tirer de grands services pendant la guerre. Les atteintes données à leur indépendance, auraient flétri leur courage.

Plusieurs causes concoururent à leurs accroissemens : les prises que les Zélandais faisaient dans les possessions Espagnoles en Amérique, exciterent

les Français à suivre leur exemple : les Normands, prompts & faciles à s'éveiller au bruit de l'or, résolurent d'entrer dans le partage des richesses du Mexique & du Pérou. Plusieurs particuliers réunis formerent à Diepe des armemens, dont le succès alluma la cupidité de ces hommes avides, qui renoncent facilement au bien qu'ils possédent pour chercher le mieux qu'ils desirent. Les Normands, possesseurs d'une terre fortunée, s'expatrient sans effort ; cette indifférence pour leur sol est un héritage qu'ils ont reçu de leurs Ancêtres, & je doute qu'ils aient à s'en féliciter. L'Isle de Saint-Christophe fut leur premiere retraite ; mais son éloignement des Isles Espagnoles ne leur paraissant pas favorable à leurs desseins, ils se transporterent dans l'Isle de la Tortue, qui n'est séparée de Saint-Domingue que par un canal large de deux lieues. Cette nouvelle Patrie inculte & sauvage ne pouvait fournir à tous leurs besoins : ils trouverent une grande quantité de bêtes à cornes dans un canton inhabité de Saint-Domingue, d'où ils tirerent des subsistances abondantes & faciles : alors

ils formerent deux Colonies : l'une se fixa dans Saint-Domingue, d'où ils envoyerent des bœufs, des porcs, & toute espece de vivres à leurs compagnons, occupés à défricher l'Isle de la Tortue, qui était inculte & presque sans habitans. Ceux-ci, par reconnaissance, promirent de les protéger contre les Espagnols. C'est à ces Aventuriers que la France est redevable de la fondation de la plus florissante de ses Colonies. Il est bon d'observer que la plupart étaient des Disciples de Calvin, qui, étant gênés en France dans l'exercice de leur culte, avaient un grand penchant à s'expatrier pour aller faire la guerre aux Espagnols, qu'ils regardaient comme les implacables ennemis de leur Religion.

Dès qu'ils se furent formés en Nation, ils se diviserent en trois classes : les uns, sédentaires & cultivateurs, prirent le nom d'habitans ; les autres, occupés de la guerre & de la Piraterie, furent appellés *Flibustiers* ; & l'on désigna ceux qui s'adonnerent à la chasse, par le nom de *Boucaniers*, qu'ils emprunterent d'une coutume

barbare des anciens habitans des Antilles. Ces Peuples, qui brûlaient leurs priſonniers de guerre ſur des claies, ſe ſervaient du mot *boucaner* pour exprimer cet uſage barbare. Ce fut auſſi ſur des claies que les Aventuriers firent rôtir & fumer leurs viandes. Les Flibuſtiers errans ſur les mers, exerçaient la Piraterie, & vivaient dans un état de guerre. Le genre de vie de cette Milice redoutable en entretenait la vigueur, & devait leur inſpirer le mépris de la mort. Leurs mets étaient ſans aſſaiſonnement : ils ſe nourriſſaient de viandes ſalées, qu'ils eſtimaient beaucoup. Les liqueurs fortes faiſaient leur breuvage ordinaire, & lorſque la ſource en était tarie, ils ſe déſaltéraient avec l'eau naturelle : tantôt preſſés par la faim, tantôt nageant dans l'abondance, ils paſſaient, ſans effort, de la plus rigide ſobriété dans la plus brutale intempérance : avides de jouir, ils ſavaient ſe priver de tout. Quoique leurs fonctions fuſſent différentes de celles des *Boucaniers*, ils ne formaient qu'un ſeul & même Peuple, qui avait le même régime, ſi l'on peut donner

ce nom aux mœurs de ces hommes qui s'abandonnent sans frein à tous les appétits de la nature.

Leurs vêtemens étaient sales & dégoûtans. Tout leur habillement consistait en une chemise teinte du sang des animaux qu'ils avaient tués à la chasse, & en un caleçon de toile, qui ne leur couvrait que la moitié de la cuisse. Des hommes isolés dans d'épaisses forêts, ou renfermés dans l'enceinte d'un vaisseau, sont peu occupés du soin de plaire par l'élégance des ajustemens : on ne se pare que pour autrui. Leur peau brûlée par le soleil, était si basanée qu'elle faisait méconnaître leur origine : ils semblaient nés au milieu des sables de la Guinée. Une barbe épaisse, des cheveux gras & hérissés, une bayonnette, un étui de peau de crocodille, où quatre couteaux étaient enfermés, leur donnaient une physionomie menaçante & terrible.

Ce genre de vie ne devait point leur inspirer de goût pour l'engagement conjugal. Des hommes occupés de la Piraterie, & des moyens inquiétans de subsister, pouvaient-ils veiller aux dé-

tails domeſtiques? Le titre de pere & d'époux eût amolli leur courage, & les eût attachés à la terre : étant plus long-tems ſur mer qu'auprès de leurs foyers, leurs femmes délaiſſées auraient été ſans ceſſe expoſées à la ſéduction des corrupteurs. Le célibat les délivrait du tourment de la jalouſie ; mais quoiqu'ils euſſent de l'éloignement pour le mariage, on ne comptait point la continence parmi leurs vertus. Quand, dans leurs courſes, deux Flibuſtiers rencontraient une femme, ils jouaient à croix-pile à qui en ſerait le poſſeſſeur. Celui que le ſort favoriſait, n'avait que le privilége de la premiere nuit : poſſeſſeur dédaigneux de ſa conquête, il conſentait d'en partager alternativement les faveurs avec ſon compagnon. Cette complaiſance ſans délicateſſe s'appellait *matelotage :* ils faiſaient peu de courſes : les femmes Indiennes de la baie de Hunduras, venaient en foule les ſolliciter d'aſſouvir leur lubricité. Au moment du départ, l'engagement était rompu, & la fille reſtait veuve.

Le Gouverneur de la Tortue, envoyé par le Roi, ne crut pouvoir en

faire des Sujets fideles, qu'en amolliſſant leurs mœurs. A meſure que leur nombre les rendait redoutables, il devenait intéreſſant de les familiariſer avec l'idée qu'ils avaient un Maître ; le moyen le plus efficace pour adoucir leur caractere dur & républicain, fut de les courber ſous le joug du mariage. Des célibataires ſont des Coſmopolites : leur Patrie eſt dans tous les lieux où ils peuvent jouir d'une plus grande indépendance. Le titre de pere & d'époux attache à la glebe, & fait des Citoyens. Ce Gouverneur fit venir d'Europe quatre navires chargés de filles pour en faire des épouſes. On ne les avait point choiſies parmi les Prêtreſſes de Veſta : c'était une eſpece de punition qu'on leur infligeait en conſéquence de leur chûte & de leur débauche. Au bruit de leur arrivée, les Flibuſtiers ſe rendirent ſur le port pour faire un choix. L'un d'eux en apperçoit une à ſon gré : il lui prend la main, & s'appuyant ſur ſon fuſil, il lui dit : Je vous prends pour femme ; jamais je ne vous demanderai compte du paſſé : ce n'eſt que dès ce moment que j'établis mes

droits ſur vous. Répondez-moi ſeulement de l'avenir ; je vous quitte de tout le reſte : ce fuſil que vous voyez me vengera de vos infidélités ; & ſi vous me manquez, il ne vous manquera pas.

Ce début ſauvage devait effrayer une femme fragile & flétrie par la débauche, & qui, livrée à elle-même dans les déſerts, avait pour maître & pour juge un époux ſans frein dans ſes penchans, & accoutumé à verſer le ſang avec impunité. Quand ils allaient en courſe, & qu'ils faiſaient des priſes, ils les dépoſaient au pied du mât pour en faire le partage : les brigands, ſans foi envers les autres, ſont ſéveres obſervateurs de la police établie entr'eux : c'eſt par une ſuite de cette indépendance dont ils ſont idolâtres. Les loix qu'on s'impoſe volontairement n'ont rien de gênant ; elles ne ſont un joug que quand la force les preſcrit. Le partage ſe faiſait avec une fidélité ſcrupuleuſe : le plus léger larcin était puni avec plus de rigueur que dans une Société policée : le coupable était dégradé de la qualité de Flibuſtier, à laquelle ils attachaient

une idée de grandeur & de nobleſſe : on le jettait ſans vivres & ſans habits dans une Iſle déſerte, où on ne lui laiſſait qu'une modique portion de poudre & de plomb pour ſe procurer des ſubſiſtances par la chaſſe. Cette proviſion était proportionnée au degré de délit. Jamais ils ne prononçaient d'Arrêt de mort ; c'eût été donner atteinte à la liberté publique : le retranchement de leur ſociété leur paraiſſait un aſſez grand ſupplice.

Ces hommes, qui ne vivaient que du fruit de leurs brigandages, avaient conſervé une ombre de Religion, ſi l'on peut appeller ainſi une crédulité ſuperſtitieuſe, une foi morte & ſtérile, qui croit tout ſans rien pratiquer. Comme c'était un mêlange de différens Peuples, tout culte était toléré. Leurs repas étaient précédés par une Priere : les Catholiques chantaient le *Magnificat :* les Calviniſtes récitaient un Pſeaume. Tous s'acquittaient de ce devoir ſacré avec une ferveur édifiante ; mais une ſale intempérance & les diſcours licencieux qui ſuivaient la Priere, provoquaient les vengeances du Dieu qu'ils venaient d'invoquer.

Leurs mœurs diſſolues offraient partout le ſpectacle du ſcandale ; & quoiqu'ils ſe fiſſent un ſcrupule de travailler le Dimanche, ils n'en diſpenſaient point leurs valets, tandis qu'ils profanaient la ſainteté de ce jour par tous les excès de la débauche.

Quand, au retour d'une courſe, ils relâchaient dans quelques ports avec un riche butin, ils parcouraient les rues, courbés ſous des ſacs d'or & d'argent, ou de barres de ces précieux métaux. Leur arrivée inſpirait l'allégreſſe publique : les Marchands, & ſur-tout les Courtiſannes, ſavaient que ces riches dépouilles leur allaient être abandonnées. C'était aux Cabaretiers qu'ils rendaient leur premiere viſite : on leur ſervait avec profuſion les mets les plus rares & les plus délicats. Rien ne leur paraiſſait trop cher ; ils payaient ſans chicaner tout ce qu'on leur demandait. Quand les liqueurs avaient égaré leur raiſon, ils caſſaient les verres & les bouteilles ; ils briſaient les tables & les meubles, diſputant à qui s'avilirait le mieux. Quand leur yvreſſe était diſſipée, ils payaient avec uſure leur extravagance.

L'or

L'or acquis au péril de leur vie, leur paraissait aussi abject que l'argile.

De la table, les uns passaient dans des lieux de débauche, où, sans délicatesse dans leur goût, ils achetaient des repentirs amers & cuisans, puisant souvent la mort dans les sources de la vie : d'autres se transportaient dans des endroits où l'on donnait à jouer; & plus avides qu'adroits, ils perdaient en un jour tout le fruit d'une campagne laborieuse. La fureur du jeu était en eux une passion si impérieuse, qu'on en a vu qui perdaient en une seule séance jusqu'à cinquante mille francs. Lorsqu'on voulait leur remontrer l'extravagance de cette passion, ils répondaient tranquillement : *Exposés comme nous sommes à des périls sans cesse renaissans, notre destinée est bien différente de celle du reste des hommes : aujourd'hui vivans, demain morts, nous ne comptons que sur le jour où nous vivons.* C'était avec cette Logique qu'ils prétendaient justifier leurs égaremens.

Ces hommes, si ardens dans les combats, si endurcis dans les fatigues,

ſi avides de périls, étaient à peine revenus auprès de leurs foyers, qu'ils tombaient dans l'aſſoupiſſement de la pareſſe ; ennemis du travail, ils ſe ſervaient des habitans où ils abordaient pour carener leurs navires ; & c'était les Eſpagnols qu'ils employaient à faire leur cuivre : toute œuvre manuelle aurait dégradé la qualité de Flibuſtier ; ils ne prenaient que le ſoin d'entretenir leurs armes, qu'ils ne confiaient à perſonne. Tous les hommes ſemblaient nés pour les ſervir par droit de conquête.

Les fonctions des Boucaniers étaient plus pénibles & moins périlleuſes. Suivis d'une meute de trente chiens, ils chaſſaient le bufle & le ſanglier. Du produit du cuir du bœuf & du ſaindoux du ſanglier, que les Hollandais allaient chercher, ils ſe procuraient la jouiſſance des productions des autres climats ; mais comme ils étaient ſans ceſſe enfoncés dans les bois, ils ſe bornaient au néceſſaire, ſans deſirer les ſuperfluités, faiſant plus de cas de la quantité que de la qualité. Ils chaſſaient toujours deux enſemble ; l'un & l'autre s'appellait *Matelot*. Tout ce

qu'ils poſſédaient était mis en commun, & ils vivaient dans une parfaite égalité. Ils n'avaient point d'autre lit que la terre, & d'autre couverture que la voute du Ciel ; ils couchaient au pied d'un arbre, dans les lieux où ils étaient ſurpris par la nuit. Leur vie active entretenait leur vigueur & leur agilité : on en a vu qui attrapaient un taureau à la courſe ; alors ils lui coupaient le jarrêt. Le cuir n'étant point percé de balles, était d'un grand prix.

L'exercice continuel de la chaſſe les rendait extrêmement adroits à tirer. Ils s'aſſemblaient les Dimanches & les jours de Fêtes pour ſe livrer à cet amuſement : ils ajuſtaient ſi bien leurs coups, qu'ils abattaient des oranges en leur coupant la queue, ſans endommager le fruit. Tant d'adreſſe les rendait redoutables dans les combats : chaque coup jettait bas un ennemi. Ils ſe faiſaient ſervir par de jeunes gens venus d'Europe, & ſur-tout de France, que le libertinage ou l'eſpoir de la fortune appellait en Amérique : Maîtres impérieux, ils en exigeaient une rigoureuſe obéiſſance.

C'était ces valets qui ſalaient & fumaient la viande, qui préparaient le ſaindoux & la peau du bœuf; exercice fatiguant, qui ſouvent accablait leur faibleſſe. Après avoir rampé dans ces fonctions abjectes & ſerviles pendant un apprentiſſage de trois ans, ils étaient élevés à la dignité de Boucanniers; & devenus les égaux de leurs Maîtres, ils ſe faiſaient ſervir à leur tour avec la même rigueur qu'ils avaient eſſuyée. Le jour qu'ils ſortaient d'eſclavage, leurs Maîtres, pour récompenſe de leurs ſervices, leur faiſaient préſent de deux livres de poudre, de dix livres de plomb, de deux chemiſes, de deux caleçons, d'un bonnet, & de quelques chiens.

Un Boucannier quittait quelquefois la chaſſe pour aller en courſe avec les Flibuſtiers. Pluſieurs Gentilshommes Français, ſollicités par leur indigence, ſe mêlerent parmi ces aventuriers. Les richeſſes qu'ils amaſſerent attirerent pluſieurs Familles d'Anjou & de Bretagne, qui formerent des établiſſemens à Saint-Domingue & à la Tortue; mais la race des Boucanniers s'éteignit, parce qu'à force de chaſſer,

les bêtes à cornes furent détruites : il ne reſta plus que les Cultivateurs & les Flibuſtiers ; ces derniers ſurvécurent aux Boucanniers, ou plutôt les Boucanniers ſe confondirent avec les Flibuſtiers. Quelques-uns repaſſerent en France pour y jouir de leurs richeſſes : d'autres reſterent à Saint-Domingue, où ils formerent des établiſſemens. Conquérans d'une partie de cette Iſle, & fondateurs de cette riche Colonie, ils y appellerent les Arts & l'induſtrie : après avoir épouvanté le nouvel Hémiſphere, ils en ont favoriſé la fécondité par une laborieuſe culture. Leurs deſcendans ſemblent rougir de leur origine, en laiſſant tomber dans l'oubli les actions héroïques de leurs Ancêtres. Les premiers Romains ne furent qu'un aſſemblage de brigands, dont les Domitiens, les Emiles, ſe glorifiaient d'être deſcendus, parce qu'il était flatteur de compter parmi ſes Ancêtres les Fondateurs d'une République qui devint la Maîtreſſe du Monde. Si Saint-Domingue fût devenue la Métropole de l'Amérique, les premiers habitans nous auraient laiſſé appercevoir leur

berceau. La grandeur des États nous fait admirer leurs Fondateurs : l'opinion ſe regle ſur l'événement.

Les premiers Flibuſtiers furent faibles ſans être obſcurs : ceux qui ſe livrerent à ce genre de vie, n'avaient ni bâtimens, ni munitions, ni Pilotes pour exécuter de grandes entrepriſes. Un courage opiniâtre, excité par le beſoin induſtrieux, fit germer l'abondance dans une terre inculte & déſerte. Ces hommes, ſans force par eux-mêmes, ſe réunirent & formerent une Milice redoutable, dont la victoire fut l'unique reſſource. Chaque aſſocié fournit un canot de vingt-cinq ou trente hommes, dont on confiait le commandement à des Navigateurs expérimentés & courageux. Voici quelle fut leur origine.

Le Cardinal de Richelieu, qui mit l'empreinte du grand ſur toutes ſes créations, ne crut pouvoir étendre les proſpérités de l'État, que par l'établiſſement d'une Marine ; & comme cet établiſſement ne pouvait avoir de ſtabilité qu'en l'étayant ſur le commerce, il forma pluſieurs Compagnies de Marchands, qui furent autoriſés à

s'établir dans les lieux qui n'avaient point de poſſeſſeurs. Quelques particuliers ſe tranſporterent en Amérique, où ils éleverent l'édifice de leur fortune. Les Dieppois jouiſſaient alors de la gloire d'être les plus hardis Navigateurs de l'Europe. Leur poſition voiſine de l'Angleterre, qui était la ſeule Puiſſance Maritime qu'on eût à craindre, leur mettait ſans ceſſe les armes à la main. La France n'avait point alors de Marine Militaire; c'était par ſes Armateurs qu'elle faiſait la guerre, & qu'elle diſputait la liberté des mers. Enfin, ſous la ſeconde Race de nos Rois, la Normandie fut le boulevard de la France, & ſes habitans ſemblaient nés pour aſſervir ce fier élément. Les Dieppois, ſur-tout, tenaient dans leurs mains le Trident de Neptune. Un particulier, nommé *Pierre le Grand*, né dans leur Ville, & familiariſé dès l'enfance avec la mer, fut l'agent qu'ils choiſirent pour l'exécution de leurs projets de fortune. Ils formerent une ſociété; ils lui confierent un vaiſſeau, avec lequel, ſecondé de pluſieurs de ſes braves compatriotes, il fit bientôt reſpecter

le pavillon Français dans le nouvel Hémiſphere. Ses ſuccès rapides le rendirent la terreur des poſſeſſions Eſpagnoles. Des priſes conſidérables, groſſies encore par la renommée, allumerent la cupidité des Aventuriers de toutes les Nations, qui s'empreſſerent de partager leur proie & leurs périls. On vit éclore un Peuple nouveau, qui forma une Colonie de Guerriers commerçans ſans Maître & ſans Loix, dont Pierre le Grand fut reſpecté comme le Patriarche. Je n'entrerai point dans le détail de ſes expéditions héroïques; elles ne ſont intéreſſantes que par l'audace avec laquelle il les exécuta : une ſeule ſuffit pour caractériſer cet intrépide Marin, & pour faire connaître que les Français redoutables ſur terre, ſont capables de tout ſur l'autre élément.

Pierre le Grand s'étant mis en mer avec un vaiſſeau qui portait quatre canons & vingt-huit hommes d'équipage, établit ſa ſtation au Cap de Tibron, où il fut aſſailli par une tempête affreuſe. Son vaiſſeau fracaſſé fut jetté loin de la côte; les vivres lui manquerent; & ſon équipage, affaibli par

par les fatigues & la faim, tomba dans l'abattement. Le Grand, toujours tranquille, fut le seul qui s'éleva au-dessus des terreurs de la mort ; & soutenu par l'espérance, il cherchait de grands vaisseaux pour les attaquer, & lui fournir une ressource : mais ses compagnons, auxquels il ne pouvait communiquer son courage, représentaient l'impossibilité du succès : & en effet, il n'y avait que le désespoir qui pût lui inspirer cette résolution. Son exemple & la confiance qu'il faisait paraître, & que peut-être il n'avait pas, relevèrent les courages abattus. Ils parurent prêts à tout oser pour se soustraire à une mort inévitable. Quelques jours après, on apperçut un galion du Roi d'Espagne. Cette nouvelle, qui eût abâttu un courage ordinaire, embrâsa le sien. *Tant mieux*, s'écria-t-il, *plus il est grand, plus la prise sera riche.* Il fait assembler son équipage pour lui communiquer qu'il est dans la résolution d'attaquer ce vaisseau de guerre. *Préparons-nous*, dit-il, *à combattre : braves amis, suivez mon exemple, & la victoire est à nous. Armons-nous donc d'une con-*

tenance fiere & aſſurée pour en impoſer à l'Ennemi. Les Eſpagnols doivent être ſans défiance. Comment pourraient-ils préſumer qu'avec une frêle barque, nous oſions attaquer un vaiſſeau de Roi ? Nous n'aurons qu'à ſauter à bord, vous verrez qu'ils n'auront pris aucune précaution pour nous repouſſer. Je me ſaiſirai bruſquement de la chambre du Capitaine, tandis que les autres ſe rendront maître des ſoutes aux poudres ; & ſi nous ſommes menacés d'être accablés par le nombre, ils y mettront le feu pour envelopper notre ennemi dans notre ruine. Il ne nous faut que du courage.

Tous applaudiſſent à cette réſolution déſeſpérée ; tous jurent de ſuivre l'exemple de leur Chef, & de vaincre ou mourir avec lui. Quelques Matelots Eſpagnols avertirent leur Capitaine que le navire-corſaire faiſait voile vers eux. Cet avis fut reçu avec une indifférence dédaigneuſe. Ce Capitaine ne put s'imaginer que des Corſaires, avec leur barque, euſſent l'audace d'attaquer une Citadelle flottante. Il continua de jouer aux car-

tes tranquillement dans sa chambre : *Au reste*, dit-il, *qu'on les laisse approcher; qu'on prépare seulement les poulies, nous les guindrons.*

Pierre le Grand, qui avait prévu cette fausse sécurité, fait ses dispositions pour l'abordage : il ordonne à celui qui doit sortir le dernier de la barque, d'y faire une large ouverture, afin que l'eau trouvant un libre passage, pût l'engloutir. C'était ne laisser à ses gens que l'alternative de la mort ou de la victoire. Après avoir fait ses dispositions, il s'élance le premier sur le galion ; & suivi de dix de ses compagnons, émules de son intrépidité, il entre dans la chambre du Capitaine & lui déclare qu'il est son prisonnier, en lui mettant le pistolet sur la gorge. Ses dix-huit autres compagnons s'emparent de la Sainte-Barbe & des munitions. Ils font descendre à fond de cale les Espagnols, qui obéissent en tremblant, pour éviter la mort. Ils ne pouvaient concevoir comment les Corsaires étaient parvenus jusqu'à leur vaisseau, parce qu'ils ne voyaient point de barque qui aût pu les y conduire. Cette barque

était engloutie ſous les eaux; c'eſt ce qui les jetta dans un étonnement ſtupide. Ils s'imaginerent que leurs vainqueurs étaient une légion de Diables, qui avaient traverſé les airs pour les dévorer. Ils faiſaient de grands ſignes de croix, en s'écriant: *Bon Dieu! délivrez-nous de ces Démons.*

Ce fut ainſi que Pierre le Grand, en faiſant le ſacrifice de ſa barque, ſe rendit maître d'un vaiſſeau de cinquante-quatre pieces de canon de bronze, d'une grande quantité de vivres, de rafraîchiſſemens, de munitions de guerre & des plus riches productions de l'Amérique. Ses vingt-ſept compagnons n'avaient, comme lui, d'autres armes que deux piſtolets & un coutelas. Ce vaiſſeau, qui portait quatre cens hommes, était le Vice-Amiral des Galions, que la tempête avait écarté de ſa route. Sa cargaiſon était aſſez riche pour aſſouvir l'avarice des plus inſatiables Corſaires. Les vainqueurs mirent à terre leurs priſonniers, qui les auraient embarraſſés. Ils n'en voulaient point aux hommes; ils n'ambitionnaient que leurs richeſſes: ils ne garderent que le nom-

bre de Matelots dont ils avaient beſoin pour la manœuvre d'un ſi grand vaiſſeau. Le Grand, après avoir partagé le butin, fit voile pour l'Europe, où poſſeſſeur de richeſſes immenſes, il eut aſſez de modération pour ne pas s'expoſer à de nouveaux périls. Il ſe fixa dans ſa Patrie, où dans un loiſir philoſophique, il jouit des fruits de ſes travaux. Sa modération eut peu d'imitateurs.

Le bruit d'une ſi riche priſe retentit dans toute l'Europe : pluſieurs particuliers, entraînés par cet exemple, ſe flatterent d'un auſſi heureux ſuccès; ils équiperent des vaiſſeaux pour aller en courſe. Quelques-uns s'enrichirent ; mais la plupart ſéduits par la facilité d'acquérir, contracterent un goût diſſipateur & ſans prévoyance pour l'avenir : le plus grand nombre vécut riche & mourut pauvre. Il eſt vrai que ces hommes uſés par la débauche trouvaient dans une mort prématurée la fin de leurs miſeres. Le vaiſſeau que Pierre le Grand avait conduit à Dieppe excita la curioſité de toutes les Nations. On contemplait ce monument de la valeur avec

le même empreſſement qu'on conſidérait à Athenes la frégate nommée la Salamine, celle qui conduiſit Theſée en Grece. Ce ſpectacle allumait l'émulation & faiſait naître l'idée de ſe tranſporter en Amérique pour enlever quelque galion. Ainſi on doit regarder cet intrépide Marin comme le Patriarche de cette race belliqueuſe qui exécute ce qu'on ne peut concevoir ſans témérité.

Tous ces émigrans avaient plus de courage que de fortune. Leur premiere reſſource fut d'enlever quelques barques à leurs voiſins ; & du produit de la vente, ils trouvaient le moyen d'augmenter leur équipage ; de ſorte qu'ils mirent juſqu'à cent-cinquante hommes ſur un canot, qui dans ſon origine n'en portait que trente : mais plus ils ſe chargeaient de monde, plus ils eſſuyaient d'incommodités : reſſerrés dans un cercle étroit, ils n'avaient point aſſez de place pour mettre des vivres & ſe coucher : pendant le jour ils étaient brûlés par le ſoleil, & pendant la nuit ils avaient à ſupporter des fraîcheurs meurtrieres. Ce paſſage rapide du chaud au froid, formait

un contraſte qui altérait les conſtitutions les plus vigoureuſes. Leur exiſtence pénible, la faibleſſe de leurs canots, les excitaient à tout entreprendre à la vue d'un vaiſſeau plus grand dont la poſſeſſion les mettait plus au large. Ce n'étaient plus des hommes, c'étaient des lions affamés qui rugiſſaient à la vue de leur proie & qui s'élançaient ſur elle pour la dévorer. La guerre pour eux n'était point un art; ils n'avaient que le mérite du courage. Sans regle & ſans diſcipline, ils attaquaient & ſe précipitaient à l'abordage ſans s'informer du nombre de leurs ennemis. S'ils avaient été aſſervis à des principes qui demandent de la réflexion pour les appliquer, ils auraient été moins audacieux. Une raiſon calme fait les grands Généraux & les mauvais Soldats. La terreur de leur nom préparait leurs ſuccès, plutôt que la ſcience de leurs manœuvres. Les Eſpagnols, quoique naturellement valeureux, étaient, en les voyant, vaincus par la peur. Ils ſe dépouillaient de leur caractere fier & belliqueux; & dépoſant leurs armes ſans combattre, ils leur abandonnaient

leurs richeſſes, contens de ſauver leur vie.

Quand les Flibuſtiers s'embarquaient pour une des expéditions qu'ils appellaient *Chaſſe-partie*, ils s'aſſociaient deux enſemble ; & cette fraternité qu'ils ſcellaient de leur ſerment & de leur ſang, était une eſpece de contract d'adoption par lequel celui qui ſurvivait devenait l'héritier du mort. Dès qu'ils s'étaient engagés pour une courſe, ils ſe rendaient, dans le tems indiqué au port où devait ſe faire leur réunion. L'Iſle aux Vaches & le petit Gouve, étaient ordinairement le lieu de leur rendez-vous : de-là, ils allaient établir leur croiſiere devant le port Eſpagnol le plus fréquenté. C'était ſur les côtes de Caraco, de Carthagéne & de Nicaragua qu'ils trouvaient les plus riches proies. Dès qu'ils étaient réunis, ils ſe mettaient en mer dans leur frele canot, avec autant de confiance que s'ils euſſent défendu une Citadelle fortifiée par l'art & la nature. Étonnés de leur valeur & de leurs ſuccès, les Officiers de la Marine Royale les rechercherent pour les aſſocier aux entrepriſes les plus péril-

leuſes. On vit alors des mercenaires qui ne combattaient que par l'avidité du butin, ſe montrer les émules en courage d'une Nobleſſe qui ne combattait que pour l'amour de la gloire. Je ne puis mieux faire connaître le caractere de cette race de Héros, qu'en expoſant les actions de pluſieurs de leurs Chefs. Je ne prendrai de chacun que les traits qui les diſtinguent des autres Guerriers : l'uniformité des faits ſerait trop fatigante.

GRAMMONT.

GRAMMONT, né à Paris, ſortait à peine du berceau qu'il perdit ſon pere. Les premieres ſaillies de ſa jeuneſſe décelent une ſenſibilité vive, une délicateſſe de ſentiment qui lui faiſait reſpecter l'opinion & punir les outrages. Sa mere, ſans être indigente, jouiſſait d'une fortune trop médiocre pour ſatisfaire ſes penchans tournés vers le luxe & la dépenſe ; malgré ſes profuſions, elle trouva le moyen de donner à ſon fils une éducation qui le rendait propre à tous les emplois. Une fille, dont la jeuneſſe & la beauté lui promettaient d'abondantes reſſources, introduiſit chez elle un Officier aux Gardes qui ne crut pouvoir acheter trop cher cette fleur naiſſante. La mere complaiſante devint la complice de ſa fille ; mais le jeune Grammont, jaloux de la réputa-

tion de sa sœur, voulut rompre ce commerce scandaleux : il éclata en murmures & en menaces, que sa jeunesse fit mépriser. L'Amant continua ses visites avec le même éclat & la même assiduité. Le frere, indigné, l'obligea à mettre l'épée à la main; l'Officier fut percé de trois coups dont il mourut quelques jours après; mais avant d'expirer, il déclara qu'il avait été l'aggresseur, & que son adversaire était innocent de sa mort; & même il lui légua une somme de mille écus pour favoriser son évasion. Le Major des Gardes, après des informations exactes sur cette querelle, fut assez généreux pour le justifier auprès du Roi qui ordonna de cesser toute poursuite.

Grammont ne fut point rassuré; il disparut, & entra comme Volontaire dans le Régiment de Royal-Vaisseau qui, alors, n'était employé que sur mer. Dès sa premiere campagne il montra tant d'intelligence & de courage, que des Armateurs lui confierent le commandement d'une frégate armée en course. Dans son début, il se rendit maître d'un vaisseau Hol-

landais richement chargé. Infidele à ſes engagemens, il profita de l'éloignement de ſes Armateurs pour s'approprier toute la priſe. Ce n'eſt pas qu'il fût jaloux d'accumuler : bien différent des autres Flibuſtiers, qui ne faiſaient la guerre que pour piller, il était plus ſenſible à la gloire militaire qu'aux richeſſes ; mais tyranniſé par des paſſions ruineuſes, & ſur-tout par le délire du jeu, la fortune la plus magnifique n'aurait pu fournir à toutes ſes dépenſes. Il ſe reprocha ſon infidélité : mais plein de confiance dans ſon courage, il appaiſa ſes remords par l'eſpoir d'une priſe qui le mettrait en état de remplir ſes engagemens envers ſes Aſſociés.

Les pertes du jeu & les dépenſes de la table conſommerent le fruit de ſon premier ſuccès ; il eut peine à raſſembler les débris de ſa fortune pour équiper une frégate : toute la jeuneſſe prévenue en ſa faveur, s'empreſſa de ſe ranger ſous ſes ordres ; & comme il ne faiſait la guerre que pour jouir & pour répandre des largeſſes, il eut plus de monde que

n'en pouvait contenir sa frégate. Cette course trahit ses espérances ; à peine fut-il en mer, qu'il fit naufrage ; il ne put retirer de son vaisseau que les canons, les armes & les agrès. Sa vie licencieuse n'inspirait pas assez de confiance pour lui acquerir du crédit : la réputation de son courage & ses manieres insinuantes, lui fournirent de nouvelles ressources pour acheter un autre vaisseau, qu'il perdit encore : alors, sans argent, sans crédit, il fut réduit à la condition de simple Flibustier. Ce fut avec ce titre modeste qu'il servit dans l'expédition de la Vera-Crux, sous les ordres de Van-Horn, fameux Chef de Flibustiers, qui s'associa les Capitaines Laurent, Michel & Jonquet, qui étaient la terreur des mers de l'Amérique. Grammont, sans avoir aucun grade, était reconnu digne d'en occuper le premier. Les Chefs s'assemblerent au Petit-Gouve pour délibérer sur les moyens d'exécuter leur entreprise. Les plus intrépides furent étonnés des obstacles. Grammont, qui jouissait de toute leur confiance, fut appellé au conseil : interrogé sur la

poſſibilité du ſuccès, il leur parla ainſi : *Il ne s'agit point ici de ces entrepriſes qui n'offrent que des difficultés ordinaires à vaincre. Celle-ci me paraîtrait impoſſible, ſi je ne connaiſſais pas la valeur de ceux qui m'écoutent. Vous ſavez que les Eſpagnols entretiennent des garniſons dans les Villes conſidérables de leur domination. La Vera-Crux, riche & peuplée, eſt encore défendue par trois mille hommes, auxquels peuvent ſe joindre quinze autres mille de Milice. Voilà les obſtacles que je ne vous diſſimule point ; mais ils diſparaiſſent quand on connaît le caractere & les uſages de l'ennemi que vous avez à combattre. Dès que les Eſpagnols vous verront, ils fuiront, ſelon leur coutume, dans les forêts avec tant de précipitation, qu'ils n'auront pas le loiſir d'emporter leurs tréſors. La Vera-Crux eſt à vous ſi vous uſez de célérité. Vous avez tout le courage néceſſaire ; vous n'avez plus beſoin que du ſecret.*

Cet avis fut reçu avec une acclamation générale. Douze cens Flibuſtiers, conduits par des Chefs ſi dé-

terminés, auraient été capables de conquérir toute l'Amérique, s'ils avaient été aussi sages à former des projets, qu'ils étaient intrépides dans l'exécution. Ils mirent à la voile, & un vent favorable les porta près de cette Ville opulente. Ils se tinrent pendant le jour à une distance assez grande pour n'être point apperçus : ils ne s'approcherent qu'à la faveur de la nuit. Deux Esclaves pris sur la côte, leur servirent de guides. Ils surprennent la sentinelle, qu'ils égorgent. La garnison & les habitans plongés dans le sommeil, ignorent que l'ennemi est dans leurs murs. Les Flibustiers se rangent en bataille dans les Places publiques. Les enfans perdus s'élancent dans la forteresse, & s'en rendent les maîtres, sans effusion de sang : ils en dirigent le canon contre les maisons. Les Espagnols, réveillés par le bruit de la mousqueterie, s'apperçoivent qu'ils sont à la discrétion d'un ennemi redoutable : ils courent aux armes, ou plutôt à la mort. On les massacre à mesure qu'ils paraissent ; & le carnage ne cesse que quand ils déposent leurs armes pour

implorer la clémence de leur vainqueur : on les conduit dans une Égliſe ; & pour prévenir toute révolte, on met des barils de poudre à toutes les portes, avec menace d'y mettre le feu au moindre ſignal de déſobéiſſance. Un Flibuſtier placé à chaque porte, tenait une mêche allumée. Cette précaution effrayante contint les plus mutins. Les riches rachetèrent leur vie par le ſacrifice de leur fortune. Le butin fut évalué à ſix millions d'écus, ſans compter les bijoux, la cochenille & l'indigo. Une ſi riche proie ne put aſſouvir leur avidité ; ils exigerent encore deux cens mille écus pour la rançon des habitans, & cette ſomme leur fut comptée ſur le champ. Ils auraient exigé davantage, ſi la crainte d'être aſſaillis par les Milices qui ſe raſſemblaient, ne les eût obligé de hâter leur départ. Ils remirent en mer, & paſſerent, ſans être inquiétés, au milieu d'une flotte de dix-ſept vaiſſeaux Eſpagnols, qui n'oſa les attaquer. Grammont, qui avait donné dans cette conquête des témoignages de ſon intrépidité ordinaire, fut magnifiquement

ment récompenſé. Le partage du butin lui fournit des reſſources pour faire un nouvel armement; mais Van-Horn, qui le regardait comme un des principaux inſtrumens de ſa gloire, le retint, & en fit ſon Lieutenant. Ce fameux Chef de Flibuſtiers n'était pas Français; mais comme il fit toujours la guerre ſous le Pavillon de France, je vais expoſer les principaux traits de ſa vie, d'autant plus que Grammont, ſon ami, ſon Lieutenant, fut ſon ſucceſſeur.

Van-Horn, né à Oſtende, renfermait dans un petit corps une ame ferme & courageuſe. Bon Pilote, habile Géographe, & grand Capitaine, il poſſédait toutes les parties de la ſcience de la guerre de mer. Il fit ſon apprentiſſage de Matelot; & de ce grade, il parvint à l'honneur du Commandement. Il adopta la France pour Patrie; & ſur le témoignage de ſa capacité, le Roi lui fit expédier une commiſſion pour aller en courſe avec un bateau de pêcheur, qui portait vingt-cinq hommes. La France était alors en guerre contre les Hollandais : il fit ſur eux des priſes multi-

pliées, qui le mirent en état d'acheter un vaiſſeau de guerre. Pluſieurs Corſaires éblouis par l'éclat de ſes ſuccès, s'aſſocierent à lui. Alors devenu Commandant d'une petite flotte, il exerça des hoſtilités ſur toutes les Nations, traitant en ennemis tous les Peuples qui pouvaient l'enrichir de leurs dépouilles. Il eut même la témérité, dans pluſieurs occaſions, d'inſulter les vaiſſeaux Français. Louis XIV, qui eſtimait ſa valeur, ſe crut obligé de punir ſes brigandages. Le Maréchal d'Etrée eut ordre de l'arrêter. Van-Horn en fut inſtruit. Il mit à la voile, ne trouvant de ſureté que dans la fuite : mais il fut vivement pourſuivi par un vaiſſeau de guerre plus fort & meilleur voilier que le ſien. Alors, convaincu de l'inutilité de la réſiſtance, il deſcend dans la chaloupe, & va lui-même ſe livrer au Commandant du vaiſſeau qui lui avait donné la chaſſe, eſpérant par cette confiance, le piquer de généroſité. Cet Officier lui déclara qu'il avait ordre de l'arrêter. Van-Horn voyant qu'on levait l'ancre pour le conduire à terre, lui dit

d'un ton ferme & menaçant : *Monsieur, réfléchissez sur ce que vous allez faire : croyez-vous que mes braves compagnons me laissent emmener impunément ? Sachez que ce sont tous gens de tête, & sur tout Grammont, mon Lieutenant & mon ami, qui regarde d'un œil indifférent ou la vie ou la mort.* Le Commandant, étonné de la contenance fiere & hardie des Corsaires, qui faisaient leurs dispositions pour l'attaquer, aima mieux relâcher son prisonnier, que d'exposer son équipage à la fureur de ces hommes qui ne savaient que combattre & mourir.

Dès qu'il fut en liberté, il parcourut toutes les mers de l'Amérique ; & vaillamment secondé par Grammont, il traita toutes les Nations en ennemies. Tranquille dans la chaleur du combat, il examinait si tous ses camarades étaient aussi braves que lui : dès que l'action était engagée, il parcourait son vaisseau pour observer leur contenance ; & si quelqu'un laissait appercevoir quelque marque de crainte ou de lâcheté, il lui plongeait son épée dans le sein. Il n'é-

tait barbare qu'envers les lâches ; mais s'il était ſi ſévere à les punir, il était magnifique dans les récompenſes dont il honoroit la valeur.

Ayant été informé que les galions d'Eſpagne n'attendaient qu'une eſcorte pour ſortir de Porto-Ricco, il forma le projet audacieux de s'en rendre maître, ſous prétexte de les protéger. Il offre ſes ſervices aux Eſpagnols, qui eurent la ſimplicité de les accepter. Il entre comme ami dans le port au ſon des trompettes & des inſtrumens, & il eſt reçu comme un libérateur. Les Eſpagnols, aſſurés de vaincre avec lui, mettent auſſi-tôt à la voile ſans aucune défiance. Van-Horn profite de leur ſécurité, & dès qu'il trouve l'occaſion favorable, il attaque les galions, en coule quelques-uns à fond, & ſe rend maître de ceux qui contenaient le plus de richeſſes. Cette priſe ſuffiſait pour le faire vivre dans l'opulence & le luxe ; mais abhorré de toutes les Nations, ſans aſyle ſur la terre, il ne lui reſtait que la mer pour retraite. C'eſt ce qui le détermina à ſe jetter parmi les Flibuſtiers, qui le reçurent

comme un Héros. Il soutint avec eux la réputation de bravoure, dont il avait donné tant de témoignages : il marcha à leur tête à la conquête de la Vera-Crux ; mais il ne jouit pas long-temps du fruit de ses brigandages : il fut tué d'un coup d'épée par le Capitaine Laurent, Chef, comme lui, de Flibustiers. Sa veuve, qu'il laissa fort riche, se retira avec son fils à Ostende. Le long séjour qu'il avait fait en France, lui en avait fait prendre les mœurs & suivre les usages. Plus poli que ses camarades, sans être quelquefois moins féroce, il aimait le luxe & la propreté. Quand il descendait à terre, il était magnifique & recherché dans ses habits : il portait un collier de perles d'une grosseur inestimable, & un des plus beaux rubis de l'Europe. Avant de mourir, il laissa le commandement de son vaisseau à Grammont, son Lieutenant, comme le seul digne de le remplacer.

Ce fameux successeur de Van-Horn le surpassa par ses talens & ses vices. Enflé de ses succès, & devenu l'idole de ses camarades, il fut impatient de

ſignaler les premiers jours de ſon commandement par quelqu'action d'éclat. Sa Troupe était aſſez brave & aſſez nombreuſe pour tout exécuter ; mais il manquait de vivres : ſon eſprit fécond en moyens ſut lui en procurer. Il forme une entrepriſe contre Campeche, moins pour y chercher du butin que pour y trouver des proviſions. Il lui fallait une commiſſion pour l'autoriſer à aller en courſe ; & comme l'on était en paix, le Gouverneur de la Tortue refuſa de lui en donner. Grammont, Chef & Orateur d'une Troupe qui ne reconnaiſſait que la force pour loi, ſavait parler comme il ſavait combattre ; *Monſieur*, dit-il au Gouverneur, *comment le Roi peut-il avoir dicté cette défenſe, puiſqu'il eſt impoſſible qu'il ſoit inſtruit d'un deſſein qui n'eſt formé que depuis quelques jours ? Votre bon cœur vous fait craindre qu'on ne commette quelqu'inhumanité dont la honte rejaillirait ſur le nom Français : je vous jure, foi de Capitaine, que nous nous comporterons en Guerriers généreux, & non en barbares : nous ne verſerons le ſang*

qu'à l'abordage & dans la mêlée. D'ailleurs, nous prendrons ſi bien nos meſures, le ſecret ſera ſi bien gardé, que la Ville ſera priſe & pillée avant que les habitans ſoupçonnent que nous ſoyons dans leurs murs. Au reſte, je ne ſuis que le Chef & non le Maître de mes camarades : c'eſt à eux à décider; je déférerai à leurs avis.

Tout s'écrient qu'ils ſont trop avancés pour reculer ; & que ſi l'on refuſe de leur donner une commiſſion pour courir ſur les Eſpagnols, ils ſe ſerviront d'une ancienne qui leur a été délivrée pour la pêche. Le Gouverneur, choqué de cette indocilité, employe tour-à-tour la priere & les menaces. *Le Roi*, dit-il, *m'envoye trois frégates pour réduire ceux qui ſeront rebelles à mes ordres : c'eſt vous que j'ai deſſein d'employer. Votre courage m'eſt trop connu pour ne pas vous donner la préférence dans la diſtribution des emplois ; je vous conſeille donc de m'obéir, pour ne pas me réduire à vous forcer à faire votre devoir.*

Les promeſſes & les menaces ne

purent les faire changer de réſolution : ils mettent à la voile avec une flotte de vingt-deux canots, réſolus de traiter en ennemis quiconque oſerait s'oppoſer à leur deſſein. Ils arrivent à la portée du canon, & font leur deſcente en plein jour. Ils avaient coutume de ne point profiter de l'obſcurité de la nuit pour attaquer : ils étaient perſuadés qu'en ſe montrant à découvert, ils inſpiraient plus de terreur à l'ennemi. Ils approchent ſans trouver de réſiſtance. Un vaiſſeau de vingt-quatre pieces de canon était dans le port : il pouvait beaucoup les incommoder. Heureuſement pour eux, le feu prit aux poudres & le fit ſauter en l'air. On prétend que les Eſpagnols y mirent le feu, dans la crainte que les Flibuſtiers ne s'en rendiſſent les maîtres. Ils s'avancent ſans autre guide qu'un courage brutal, qui leur fait croire qu'on ne peut mourir quand on a les armes à la main : ils tombent dans une embuſcade de huit cens hommes. Alors, plus ſurpris qu'effrayés, ils fondent comme des furieux ſur les Eſpagnols, les culbutent, & les chaſſent comme

des

des troupeaux dans leur Ville, où ils entrent confondus avec eux. Tous les carrefours étaient fortifiés de quatre canons & d'une Milice qui, par l'avantage de sa position, pouvait faire une résistance opiniâtre. Grammont fait monter une partie de ses gens sur les maisons qui, toutes bâties sur le modele de celles de Turquie, ont des plate-formes. Ils tirent d'enhaut impunément sur les Espagnols, qui étaient découverts, & qui, attaqués par les autres Flibustiers restés dans les rues, sont forcés de fuir, & d'abandonner leur canon.

La forteresse fit plus de résistance; mais enfin la Garnison intimidée par la contenance audacieuse des Flibustiers, se retira honteusement : il n'y resta qu'un Anglais, un Canonier & un Enseigne, qui se défendirent jusqu'à la derniere extrêmité, aimant mieux se rendre prisonniers que d'imiter la lâche désertion de leurs compagnons. Grammont, qui estimait la valeur jusques dans ses ennemis, les combla d'honneurs & les renvoya sans rançon. Les vainqueurs s'étaient flattés de remporter beaucoup d'argent;

mais ils ne trouverent que du bois de campêche, qu'ils brûlerent comme choſe inutile. Ils firent une abondante proviſion de vivres, qui les mit en état d'exécuter d'autres entrepriſes.

Deux Flibuſtiers, priſonniers à Mérida, étaient condamnés à périr par la corde. Grammont, encore plus attaché à ſes compagnons qu'au butin, les réclama, offrant de rendre en échange le Gouverneur & le Major de Campêche, avec tous les priſonniers Eſpagnols. Le Gouverneur lui fit un refus inſolent : *Votre Chef*, répondit-il, *peut brûler la Ville avec tous ſes habitans ; j'ai de l'argent pour en bâtir une nouvelle, & des hommes pour le combattre.* Grammont, irrité de cette réponſe, prend l'Envoyé par la main, le promene par la Ville, qu'il réduit en cendres à ſes yeux, & enſuite fait trancher la tête à vingt-cinq Eſpagnols, en lui diſant : *Allez dire à votre Gouverneur, que j'ai fidélement exécuté ſes ordres.* Je n'entrerai point dans le détail de ſes différentes expéditions, qui toutes ſont marquées au coin d'un héroïſme féroce, & quelquefois généreux.

Son ardeur pour les courses ne fit que se fortifier avec l'âge : quoiqu'il fût rongé de la goutte, & que son tempérament fût usé par la débauche, il ne respirait que les combats & les courses. Quand il ne fut plus en état d'agir du bras, il agit de la tête, & la mer fut son élément. Sa taille réguliere & dégagée était au-dessous de la médiocre : son teint brun & ses cheveux noirs, comme sa barbe, lui donnaient une physionomie imposante & guerriere. Il aimait ses camarades autant qu'il en était aimé. Prodigue envers eux, il ne voulait acquérir que pour leur faire des largesses : ils lui tenaient lieu du reste de l'Univers. Il ne se trouvait bien qu'avec eux : aussi, jamais Monarque ne trouva une plus prompte obéissance. Sans frein dans ses penchans, il se livrait à l'intempérance du vin & des femmes. Né avec des semences de vertu, il eut tous les vices, avec le seul mérite du courage : il avait cet esprit de débauche, qui se permet d'attaquer le Ciel & les Cultes. Jamais il n'était plus fécond que dans les déri-

ſions inſenſées qu'il faiſait des choſes Saintes. Il créait des ſermens & des blaſphêmes, & commettait par goût & ſans fruit des profanations & des ſacriléges.

L'OLONOIS.

L'Olonois, Chef des Flibuſtiers, ſurpaſſa tous ſes camarades en férocité. Les dépouilles de ſes ennemis ne lui plaiſaient qu'autant qu'elles étaient teintes de leur ſang. A l'exemple des autres Chefs d'aventuriers, il prit le nom de ſa Patrie. Il était né dans les Sables d'Olonne en Poitou, Province féconde en Grands-Hommes de mer. Né ſans biens, & naturellement porté à la dépenſe, il ſe détermina à s'expatrier pour aller partager la fortune & les périls des Flibuſtiers. Son imagination, allumée par le récit qu'il entendait faire de leurs richeſſes, lui donnait la jouiſſance prématurée des Mines du Mexique & du Pérou. Telle était l'idée qu'on ſe formait en Europe de ces braves Corſaires : on les croyait poſſeſſeurs de tout l'or du Nouveau-

Monde ; & ce fut en conséquence de cette opinion, qu'ils formerent une Colonie redoutable.

Un Aventurier lut sur sa physionomie ce qu'il serait un jour. Il le prit à son service en qualité d'Engagé pendant trois ans. Après ce pénible apprentissage, il se fit Valet de Boucannier, & le devint à son tour. Ce genre de vie flattait son goût pour l'indépendance ; mais, prévoyant qu'il n'y pourrait faire une fortune rapide, il se dégoûta de massacrer des sangliers & des bœufs sauvages ; il aima mieux exercer sa force & son courage contre les Espagnols, dont les dépouilles allumaient sa cupidité. Il se fit Flibustier. C'était à ce genre de vie que la nature l'avait appellé. Dans sa premiere course, il montra tant de courage & d'activité, que ses compagnons le jugerent digne de marcher à leur tête. Après avoir fait plusieurs prises, il fit une descente dans une des possessions Espagnoles ; il y fut attaqué par une Milice nombreuse qui massacra tout son équipage. Il eût eu le même sort, sans la précaution qu'il eut de se barbouiller le vi-

sage de sang, & de contrefaire le mort. Dès qu'il vit les ennemis éloignés du champ de carnage, il se leva, & prit sa route vers la Ville, où il eût expiré dans les tourmens, s'il eût été découvert. Il prit un habit Espagnol, qu'il trouva sur le champ de bataille; & à la faveur de ce déguisement, il se crut en sureté. Deux Esclaves, qu'il rencontra, & qu'il eut l'adresse de séduire, par l'espoir de leur rendre la liberté, lui livrerent la barque de leur Maître, & se réfugierent à la Tortue avec lui.

Le massacre de ses gens, le danger que lui-même avait couru, lui inspirerent une haine irréconciliable contre les Espagnols. Il équipa un canot : vingt-deux Aventuriers s'étant joints à lui, il établit sa croisiere à la côte de l'Isle de Cuba, où de grands navires vont chercher du cuir & du tabac. Il s'empara d'abord d'une grande barque de Pêcheur, qui mit son monde plus à l'aise. Le Gouverneur de Cuba, instruit de leur arrivée, & de l'épouvante qu'ils avaient répandue dans cette Isle, mit en mer une frégate de dix canons & de qua-

tre-vingts hommes d'équipage. Tous s'engagerent par ſerment, à ne faire aucun quartier aux Corſaires. L'Olonois, informé qu'on était à ſa pourſuite, s'écria : *Bonne nouvelle, mes freres ! nous ſerons bientôt montés.* Dès qu'il eut apperçu la frégate, il ſe tint caché entre deux Iſles pendant la nuit, & s'approcha de l'ennemi à la faveur de l'obſcurité. A peine le jour commença-t-il à paraître, qu'il ordonna l'attaque & l'abordage. On ſe battit pendant huit heures avec une égale opiniâtreté : les Eſpagnols auſſi braves, mais moins adroits, perdent beaucoup plus de monde. Le nombre de leurs morts & de leurs bleſſés les oblige de ſe rendre : on les fit deſcendre à fond de cale, & on maſſacra ſans pitié tous leurs bleſſés. Un Eſclave, prêt d'être poignardé, s'écrie : *Grace, grace, Seigneur Capitaine ! j'ai un grand ſecret à vous révéler.* On lui promet la vie : on l'interroge ; il répond que le Gouverneur l'a forcé de s'embarquer pour ſervir de bourreau aux priſonniers Français. Au mot de bourreau, l'Olonois frémit de rage, &

ſe livre aux tranſports d'une vengeance atroce ; il ordonne de faire monter les priſonniers un à un ; & à meſure qu'ils paraiſſent, il leur tranche la tête avec ſon ſabre. Dans toutes ſes courſes il ſe réſerva toujours l'office de bourreau.

Quoique cette atrocité pouvait être juſtifiée par le droit de repréſailles, elle décélait toujours un caractere brutal & ſanguinaire. Le Gouverneur, autoriſé par cet exemple, ordonna de maſſacrer tous les priſonniers Français détenus dans ſon Iſle ; mais les habitans, dans la crainte d'être les victimes de cet ordre inhumain, lui repréſenterent que pour un priſonnier Français, il y avait vingt Eſpagnols dans les fers. L'ordre fut révoqué, ou reſta ſans exécution.

L'Olonois, maître d'une frégate, fut en état d'entreprendre de plus grandes choſes. Michel le Baſque, célebre par pluſieurs actions héroïques, fit avec lui une chaſſe-partie ; & pour prévenir la jalouſie du commandement, il fut ſtipulé que l'Olonois commanderait ſur mer, & l'autre ſur terre. Quatre cens Flibuſtiers ſe

rendirent à la Tortue pour s'aſſocier à leur fortune ; ils mirent à la voile avec ſix bâtimens, dont le plus conſidérable était la frégate priſe à la hauteur de Cuba. Dès qu'ils furent en mer, le haſard leur offrit deux grands navires, dont l'un était chargé de cacao, & l'autre de munitions de guerre ; ils s'en emparerent ſans trouver de réſiſtance : cette priſe fut évaluée deux cens mille livres. Le tout fut envoyé à la Tortue, ſur un vaiſſeau qui lui ramena une nombreuſe Jeuneſſe, que l'eſpoir du butin avait ſéduite.

Son équipage, fortifié de cinquante jeunes Gens courageux, forma le nombre de quatre cens cinquante combattans, dont chacun était armé d'un ſabre & de deux piſtolets : tous ignoraient leur deſtinée. Quand ils furent réunis, l'Olonois leur déclara que ſon deſſein était d'aller piller les Villes & les Bourgs ſitués le long du Lac de Maracaïbo ; mais avant d'attaquer la Ville, à qui ce Lac donne ſon nom, ils deſcendirent à l'Iſle d'Aruba, où ils paſſerent une partie de la nuit, ne voulant commencer

leur attaque qu'à la renaissance du jour. Ils ne pouvaient prendre trop de précautions : la Ville renfermait quatre mille habitans en état de prendre les armes : ils furent découverts par la Sentinelle du Fort, qui fit signal pour avertir de l'approche de l'ennemi ; c'est ce qui fit hâter l'attaque pour ne pas donner aux Espagnols le tems de se reconnaître.

Dès que les Troupes furent à terre, Michel le Basque en prit le commandement. L'Olonois, ambitieux de partager sa gloire & ses périls, voulut servir en qualité de Volontaire : tout poste où il pouvait combattre lui paraissait honorable, parce qu'il était assuré de vaincre. Le Fort fut emporté dès la premiere attaque. Après ce premier succès, les vainqueurs entrerent dans la Ville, qu'ils trouverent évacuée. Les habitans s'étaient réfugiés à Gibraltar avec leurs meilleurs effets, sans crainte d'être inquiétés. Ils avaient prévu que les Flibustiers, occupés à piller, ne songeraient point à les poursuivre. Leur espoir ne fut point déçu. Ils furent redevables de leur salut aux vins & aux

liqueurs dont leurs caves étaient remplies. Les Flibuſtiers, ſéduits par cet appât, paſſerent huit jours dans l'yvreſſe & la bonne chere; ils n'abandonnerent leur conquête qu'après avoir vuidé les caves. Alors ils dirigerent leur marche vers Gibraltar. On les avertit ſur la route que cette Place était bien fortifiée, & que les proviſions y étaient abondantes. Tant-mieux, dit l'Olonois; nous ferons bonne chere, & la priſe ſera meilleure. Ils trouverent les Eſpagnols bien retranchés; il n'y avait qu'un ſeul chemin pour aller à eux, & ſix hommes de front pouvaient à peine y paſſer. *Courage mes freres*, s'écria l'Olonois, *il faut avoir ces gens-là ou périr; ſuivez-moi, & ſi je ſuccombe, je vous charge de venger ma mort.* Ces lions affamés s'élancent ſur leur proie, malgré le feu de vingt pieces de canon, dirigées contr'eux; ceux qui en ſont frappés s'écrient en mourant: *Mes freres, ne vous rebutez pas, continuez de combattre, la victoire eſt à vous.* Leur courage opiniâtre triomphe de tous les obſtacles; ils s'avan-

cent ſans ordre ; & cette confuſion les rend plus redoutables. Les retranchemens ſont forcés, & les Eſpagnols épouvantés demandent quartier. Leur réſiſtance dut être vigoureuſe, puiſque de ſix cens qu'ils étaient, quatre cens reſterent ſur la place, & cent furent bleſſés : les Aventuriers n'en perdirent que cent ; mais ils eurent à regretter les plus braves de leurs camarades, que l'excès d'un courage impatient avait précipités au milieu des ennemis.

L'Olonois & Michel le Baſque, qui avaient donné l'exemple du déſeſpoir & de la témérité, ne reçurent aucune bleſſure. Ils ſe vengerent de la perte de leurs camarades par le pillage. Les Eſpagnols avaient eu la précaution d'enfouir leurs tréſors ; leurs vainqueurs impitoyables leur firent ſubir une torture cruelle, pour leur arracher leur ſecret. Les maladies occaſionnées par la malignité de l'air infecté de l'odeur des cadavres laiſſés ſans ſépulture, les obligea de hâter leur départ ; mais avant de mettre à la voile, l'Olonois ſomma les priſonniers de lui payer une forte ran-

çon ; & ſur le refus qu'il eſſuya, il fit embarquer le butin, & alors les Flibuſtiers, la torche à la main, mirent le feu au quatre coins de la Ville. Après avoir donné cet exemple de ſévérité, l'Olonois menaça les priſonniers de les traiter comme leur ville, s'ils perſiſtaient dans le refus de racheter leur liberté ; comme ils le connaiſſaient capable de réaliſer ſes menaces, ils députerent vers leurs Concitoyens fugitifs, pour les prier de fournir la ſomme exigée.

Pendant cette négociation, il ſe fit délivrer cinq cens vaches graſſes pour ravitailler ſa flotte : les Égliſes furent profanées & démolies ; il en fit enlever les vaſes ſacrés, les cloches & les tableaux ; & pour adoucir l'horreur de ces ſacriléges, il prétexta que c'était pour orner une Chapelle qu'il ſe propoſait de faire conſtruire, en reconnaiſſance de l'heureux ſuccès de cette expédition. Ce motif ne pouvait en impoſer. Ce peuple de brigands, quoique crédules & ſuperſtitieux, ſe paſſait de Temples & d'Aumôniers. Les Eſpagnols, impatiens d'être délivrés de ces hôtes redoutables, paye-

rent leur rançon avant le terme prescrit. Les Flibustiers ne laissant rien qui pût tenter leur avarice, s'éloignerent sans regret d'un pays tombé dans l'épuisement. Ils se retirerent à la Tortue, où ils firent le partage de leur butin : les enfans de quinze ans, admis dans le partage, se trouverent assez fortunés pour passer le reste de leur vie sans besoin. Dès qu'on était en état de manier un pistolet & un sabre, on se faisait inscrire sur la liste de ces Guerriers. Les jeunes gens, à peine sortis de l'enfance, faisaient leur apprentissage de guerre & de mer, & s'accoutumaient à braver la mort avant d'avoir connu le prix de la vie. L'argent rompu fut évalué à soixante mille écus, les joyaux à cent mille, outre beaucoup de marchandises précieuses dont ils ignoraient eux-mêmes la valeur.

Après le partage, chacun pouvait jouir d'une fortune au-dessus de la médiocrité; mais ils consumerent en danses & en festins le produit de tant de travaux; & au bout d'une année, leurs dégoûtantes Courtisannes se trouverent plus riches qu'eux : plusieurs

ſe ruinerent au jeu ; quelques-uns y trouverent de nouvelles reſſources : d'autres plus ſages ſe rendirent en France, d'où ils remporterent des marchandiſes qui doublerent leurs fonds, & ce ſont ceux-ci qu'on doit regarder comme les Patriarches de la Colonie de Saint-Domingue. L'Olonois, ſans ſe plonger dans la débauche, n'en fut pas plus à ſon aiſe. Il avait contracté des dettes : fidele à ſes engagemens, il fut aſſez équitable pour les payer. Libéral, ſans être prodigue, ſans attachement à la vie, il ne travailla jamais pour l'avenir. Se trouvant pauvre, après avoir enlevé de ſi riches dépouilles, la mer lui offrit de nouvelles reſſources. Il fit un nouvel armement, & l'on s'empreſſa de ſervir ſous lui. Ses anciens camarades, ruinés par leurs débauches, furent les plus ardens à le ſuivre : telle était la confiance qu'il avait inſpirée, que pluſieurs habitans abandonnerent la culture pour être Flibuſtiers.

L'affluence fut ſi grande, qu'il n'eut point aſſez de vaiſſeaux pour contenir tant de monde : il fit un choix ; & avant de partir, il déclara

à

à ſes gens que ſa courſe avait pour objet de piller les Bourgs ſitués ſur le Lac Nicaraga. Après s'être aſſuré d'un Indien du pays pour lui ſervir de guide, il fit équiper une grande flûte ſur laquelle il monta avec trois cens hommes; il en mit un pareil nombre ſur trois autres navires, dont il donna le commandement à des hommes d'un courage éprouvé. Ces Aventuriers établirent leur ſtation au Sud de l'Iſle de Cuba, où ſe fait la pêche des tortues. Ils s'emparerent de toutes les barques des pêcheurs, & firent route pour le Cap *Gracia-Dios*; mais le calme & les courans les firent dériver vers le Cap des Honduras; & ſe trouvant alors dans l'impoſſibilité de le remonter, ils chercherent un port pour y trouver des vivres. Ils entrerent dans une riviere dont les bords ſont habités par des Indiens appellés *Grandes Oreilles*; ils deſcendirent à terre; &, après leur avoir enlevé leur maïs & leurs volailles, ils furent rejoindre leurs camarades avec leur butin.

Cette reſſource était inſuffiſante pour tant de monde; & comme ils étaient

forcés de paſſer la ſaiſon, qui dure trois mois, ils continuerent à piller les Villages Eſpagnols, & à la hauteur de Puerto-Cavallo ils s'emparerent d'une frégate de vingt-quatre pieces de canon. L'Olonois qui faiſait la guerre en barbare, ordonna de donner la queſtion aux priſonniers, pour les forcer à lui découvrir le lieu où les habitans les plus riches s'étaient réfugiés avec leurs effets; & quand il ne pouvait arracher leur ſecret, il leur fendait la tête avec ſon ſabre : il eut la cruauté de jetter à la mer, mains & pieds liés, un Mulâtre pour ne lui avoir point révélé ce que probablement il ne ſavait pas. Il en prend deux autres pour lui ſervir de guides, avec menace de leur faire ſubir un ſort encore plus cruel, s'ils ne lui indiquaient pas le chemin le plus court & le plus facile pour aller à San-Piedro, dont il avait réſolu de ſe rendre maître. Malgré ces précautions, il tombe dans une embuſcade, &, ſe croyant trahi par ſes deux guides, il les égorge de ſa main.

Son courage n'était jamais plus tranquille & plus réfléchi que dans les

grands périls. C'était alors qu'il déployait toute la fécondité de ſes reſſources. Il range ſon Armée en bataille, & dit à ſes gens : *Freres, vous me verrez toujours marcher à votre tête ; imitez mon exemple ; ſi quelqu'un de vous eſt aſſez lâche pour reculer, il mourra de ma main.* Sa contenance fiere & aſſurée en impoſa aux Eſpagnols : vaincus preſque ſans combattre, ils s'enfuient avec précipitation. Leurs bleſſés qu'ils abandonnent furent maſſacrés ; il n'épargna que ceux dont il avait beſoin pour lui ſervir de guides dans ſa marche : ils le prévinrent qu'il y avait encore deux embuſcades à franchir. Irrité de ces nouveaux obſtacles, il déchargea ſa colere ſur un de ces guides auquel il ouvrit le ventre. Après cette atrocité, il continue ſa marche ; & dès qu'il eſt en préſence, il ordonne l'attaque, & ne trouve qu'une faible réſiſtance. Les Eſpagnols, inſtruits par ces deux défaites, ne leur dreſſerent plus d'embuches ; ils jugerent plus à propos de rejoindre le gros de leur armée, & de ne plus combattre qu'avec leurs forces réunies.

Les Flibuſtiers, quoique fatigués par la route, ſe préſentent fiérement devant la Ville qui était environnée de halliers d'épines, d'autant plus incommodes, que ces Aventuriers n'avaient qu'un caleçon, une chemiſe, & point de ſouliers. Rien n'eſt capable de les rebuter. Ils attaquent l'ennemi protégé par ſes retranchemens & l'artillerie de la Ville. l'Olonois anime ſes gens par cette exhortation féroce : *Point de quartier, mes freres; plus nous en tuerons, moins nous en trouverons dans la Ville.* Les Eſpagnols qui avaient l'avantage de la poſition, oppoſerent pendant quatre heures la plus vigoureuſe réſiſtance; mais enfin ils ſuccomberent ſous la fureur de ces hommes forcenés, qui ſemblaient défier la mort pour la donner. Après avoir eſſuyé un affreux carnage, ils rentrerent en déſordre dans leurs murs, confondus avec les Flibuſtiers, qui reſſemblaient moins à des hommes qu'à des démons. Après s'être raſſaſiés de ſang, ils s'occuperent à piller pendant quinze jours; mais ils ne recueillirent pas un grand butin : ils ne cherchaient que

de l'argent ; ils ne trouverent que de l'indigo qui ne pouvait assouvir leur avarice. Sur le refus de payer leur rançon, les habitans virent réduire leur Ville en cendres ; vengeance stérile qui ne fit qu'irriter le Vainqueur. L'Olonois fut rejoindre sa flotte, résolu de ne point se retirer qu'après avoir tenté de nouvelles aventures. Ses gens lui apprirent qu'une hourgue de huit cens tonneaux était attendue de Gualimale. Flatté de cette espérance, & dévorant déja sa proie, il envoya deux canots à l'embouchure de cette riviere pour aller à la découverte, & il se tint caché dans les Isles voisines, où il resta dans une inaction pénible pendant trois mois. Enfin on vint lui annoncer que la hourgue approchait. Plusieurs de ses gens lui représenterent qu'il était plus à propos de ne l'attaquer qu'à son retour, parce qu'alors elle serait chargée de l'argent de sa vente, au lieu qu'elle ne portait que des marchandises dont ils seraient embarrassés. Cet avis prévalut, & ils eurent à s'en repentir.

Les Espagnols avertis qu'ils infestaient leurs mers, se préparent à les

bien recevoir. Les Flibuſtiers, impatiens, prennent enfin la réſolution d'aller à la pourſuite de la hourgue; ils la joignirent dans le tems qu'on en déchargeait les marchandiſes. Ce qu'il y avait de plus précieux avait déja été enlevé. Ils vont à l'abordage avec ce courage impétueux qui leur aſſurait toujours la victoire, & bientôt ils s'en rendent maîtres. Le butin ne répondit point à leurs eſpérances. Ils ne trouverent que quelques balots de toiles & d'étoffes groſſieres qui leur offraient un faible dédommagement de leurs fatigues.

Tant de travaux entrepris ſans fruit, firent des murmurateurs & des mécontens : les jeunes Aventuriers, rebutés de ce début pénible & ſtérile, demanderent à retourner à la Tortue : les plus vieux, au contraire, ne voulaient y reparaître que chargés de riches dépouilles. La diviſion ſe mit dans la Troupe. Moïſe Vauquelin, né à Caën, faiſait les fonctions de Vice-Amiral : ſon courage & ſon eſprit lui donnaient une grande autorité ſur ſes compagnons. Il en attira le plus grand nombre ſur ſon bord, & mit à la voile

pour la Tortue. Le Capitaine Picard, aussi brave que lui, suivit son exemple. L'Olonois, plus irrité qu'abattu de cette défection, se voyait encore à la tête de trois cens hommes, qui tous se croyaient invincibles ; mais il manquait de vivres. Son navire faisant eau par différens endroits échoua sur un rocher, d'où il fut impossible de le dégager. Ce malheur ne put ébranler sa constance. Privé des moyens de se rétablir, entouré de Peuples ennemis qui avaient prononcé l'arrêt de sa mort, il persiste dans la résolution de ne revoir la Tortue qu'après s'être approprié les dépouilles des Espagnols. La pêche & la chasse lui fournissaient le nécessaire & le superflu. Le pays où il se trouvait était habité par des Indiens sanguinaires & vagabonds, qui faisaient la guerre aux hommes comme aux animaux. Un Flibustier qui eut l'imprudence de s'écarter, & d'aller seul à la chasse, eut le malheur de tomber dans leurs mains : il fut rôti & dévoré par ces Anthropophages.

L'Olonois, dont le caractere opiniâtre se roidissait contre les obstacles, rassembla les débris de son vaisseau,

dont il conſtruiſit une barque : il lui donna aſſez de capacité pour contenir tout ſon monde ; mais en remontant la riviere Saint-Jean, il fut découvert par les Indiens Eſpagnols, dont le nombre ne lui laiſſa que la reſſource d'une prompte fuite. Preſſés par la faim dans une terre inconnue, ils ſe partagerent en deux bandes pour avoir la facilité de ſubſiſter. L'Olonois, qui ne ſe repoſait que ſur lui-même des moyens de ſe procurer des alimens, deſcendit à terre, & chercha quelques Bourgs, dont le pillage pût lui fournir des vivres, dont il avait un extrême beſoin. Ses gens, depuis deux jours, n'avaient mangé que des feuilles & des racines. Tant de maux furent terminés par une mort cruelle : il fut pris par les Sauvages, à qui les Eſpagnols ont donné le ſurnom de *Braves*. Ils le hacherent en morceaux, & le ſervirent dans leurs feſtins comme un mets délicieux : cruauté qui, après tout, n'était que les repréſailles de toutes les atrocités qu'il avait exercées contre leurs Compatriotes.

Telle fut la fin de ce Chef, qui eût dépeuplé la terre, s'il eût eu ſous ſes

ſes ordres cinquante mille combattans auſſi braves & auſſi barbares que lui. Les ſupplices qui les attendaient en tombant entre les mains des Eſpagnols, étaient l'aliment de leur valeur : ils n'avaient que l'alternative, de vaincre ou de mourir ſous la hache des bourreaux ; & la vengeance cruelle qu'on exerçait envers eux, juſtifiait en quelque ſorte leur férocité.

MONTAUBAN.

Le Capitaine Montauban prit son nom de la Ville où il était né : le goût des aventures, & le desir de se faire une célébrité, le jetterent parmi les Flibustiers, que tous les jeunes gens regardaient comme un Peuple de Héros. Sa vie ne fut qu'une continuité de combats dans les différentes parties du Monde ; & dès qu'il commença à paraître parmi les Flibustiers, il se montra véritablement digne de commander.

Ce fut en 1691 qu'il fit son apprentissage de Corsaire contre les Anglais, dont il ravagea les possessions sur les côtes de Guinée. Toutes les richesses qu'il ne put emporter furent la proie des flammes : il pénétra dans la riviere de Surra-Liona, après avoir pris la fortereſſe qui en défendait l'entrée, dont il eût pu faire un bou-

levard redoutable ; mais craignant que les Anglais ne profitaſſent de ſon éloignement pour la reprendre, il jugea plus à propos de la faire démolir. Il parcourut enſuite la côte de Caraqua ; & ſur l'avis qu'une flotte marchande avait fait voile pour l'Angleterre, il prit ſa ſtation à la hauteur des Bermudes pour en enlever quelques vaiſſeaux. Il n'y fut pas long-tems ſans la voir paraître : on ſe prépara des deux côtés au combat. Montauban fondit d'abord ſur l'eſcorte qu'il prit à l'abordage. Pendant qu'il combattait, les vaiſſeaux marchands gagnerent le large : il n'en put prendre que deux qui étaient chargés de ſucre. Cette priſe, ſans être immenſe, était ſuffiſante pour donner à ſon équipage les moyens de voir la France : il y conduiſit ſa priſe ; & dans ſa route, il ſe rendit maître d'un navire Anglais richement chargé. Il arriva dans la riviere de Bordeaux ſans avoir eſſuyé aucun accident. Ses Camarades, charmés de revoir leur Patrie, qu'ils avaient quittée pour errer ſur les mers, ſe plongerent dans tous les excès : livrés à

des joies inſenſées, ils parcouraient les rues pendant la nuit avec des maſques hideux, qui les rendaient la terreur des femmes & des enfans. Pendant le jour, ils ſe faiſaient porter dans les Places publiques, précédés de flambeaux allumés. Tout ce qui renverſait l'ordre & bleſſait la décence, avait pour eux des attraits; quelquefois inviſibles, ils s'enfermaient dans des tavernes, où une ſale intempérance leur faiſait trouver la mort. C'était ſur-tout lorſqu'ils étaient plongés dans une brutale ivreſſe, qu'ils aimaient à ſe montrer en public, pour avoir des témoins de leurs plaiſirs extravagans. La richeſſe de leur priſe leur avait donné d'abord un crédit qu'ils perdirent par leur vie licencieuſe: quand leur fortune & leur crédit furent épuiſés, ils commencerent à ſe dégoûter de leur métier. Pluſieurs étaient morts de leurs débauches: d'autres déſerterent, & choiſirent un nouveau genre de vie. Beaucoup de jeunes gens, ſéduits par l'appât du butin, remplirent le vuide creuſé par la mort & la déſertion.

Dès que Montauban eut raſſemblé

un nouvel équipage, il remit à la voile pour la côte de Guinée, où l'affluence des navires de toutes les Nations lui promettait un riche butin. Toutes les bourses s'ouvrirent pour favoriser cette entreprise. On s'était formé une fausse idée de ce pays brûlant & stérile, en s'imaginant que ses montagnes renfermaient des mines précieuses, & que l'or se mêlait au sable de ses fleuves. Cette avidité fut trompée : il ne fit aucune prise dans un champ où il se flattait de recueillir une moisson abondante. Il fut plus heureux à la hauteur de l'Isle du Prince, où il s'empara d'un capre de Brandebourg, qui enlevait toutes les barques sans respecter aucun pavillon. Il vendit cette prise à Saint-Thomé, & du produit de la vente, il acheta des vivres, & fit voile pour les côtes d'Angola. A peine y fut-il arrivé, qu'il découvrit un vaisseau Anglais de cinquante-deux canons. On fit paraître des deux côtés une égale impatience de combattre. Dès qu'ils furent à la portée du canon, les Anglais lâcherent deux bordées qui tue-

rent ſept Corſaires. Montauban, pour inſpirer une confiance préſomptueuſe à ſon ennemi, défendit à ſes gens de tirer; & leur ordonna de ſe tenir ventre à terre ſur le pont. Cette manœuvre produiſit l'effet qu'il avait prévu. Les Anglais s'approchent, & viennent à l'abordage, en criant : *Rendez-vous, rendez-vous, ou n'eſpérez aucun quartier.* Les Français ſe levent en ne leur répondant qu'avec leurs fuſils ; & plus habiles à tirer que leurs ennemis, chaque coup qu'ils portaient donnait la mort. Leur feu fut ſi meurtrier, que les Anglais affaiblis par leurs pertes, ſe retirerent entre les deux ponts, d'où ils implorerent la clémence de leurs vainqueurs. Montauban, qui, différent des autres Flibuſtiers, ne verſait le ſang que par la néceſſité de vaincre, fait ceſſer le feu, & donne ordre aux Anglais de ſe rendre à ſon bord. Il fait ſauter ſon équipage dans leur vaiſſeau. Tandis qu'il contemplait ſa conquête, dont l'importance le mettait en état d'entreprendre de plus grandes choſes, le feu prit aux poudres de la Sainte-Barbe. Ce déſaſtre

fut occasionné par le Capitaine Anglais qui, suivant l'usage trop ordinaire de ceux de sa Nation, avait mis une mêche pour faire sauter son vaisseau, lorsque les Français en seraient les maitres.

Les deux vaisseaux étant accrochés, sautèrent en l'air avec un horrible fracas : toute la nature en semblait ébranlée : l'Océan offre le spectacle d'une montagne d'eau qui s'éleve du sein des abîmes. Le Ciel obscurci ne laisse appercevoir que des mâts brisés qui semblent suspendus dans la fournaise : de longs sillons de sang se mêlent à l'écume de cette mer agitée. Le ravage s'étendit jusqu'à 200 toises. Montauban enlevé de dessus le pont, tombe dans la mer sans être endommagé par les débris dont elle était couverte. Il se vit entouré de bras & de jambes, de têtes & de corps mutilés. Au milieu de ce spectacle d'horreurs, il apperçoit une barque ; il fait signe à ses gens de s'en saisir, & lui-même, à la faveur des débris d'un mât, il fut les joindre ; dès qu'ils furent réunis, ils ramassèrent quelques planches qui flottaient

sur l'eau, pour en faire des avirons & un petit mât. La nécessité est industrieuse. Les étoffes, les toiles éparses sur la mer, leur fournirent des voiles. Cette faible ressource les sauvait du naufrage ; mais le fléau de la famine les menaçait d'une mort lente, & plus effrayante que celle qu'ils venaient d'éviter. La plupart étaient affaiblis par leurs blessures, & Montauban avait reçu les plus dangereuses : ils laverent leurs plaies avec de l'urine, & firent de la charpie avec leurs chemises. L'eau de la mer qu'ils avaient avalée au moment de leur chûte, les mit aux portes de la mort. Ces hommes endurcis aux fatigues, n'existaient plus que pour souffrir. L'excès de leur malheur, loin de les abattre, leur rendit leur vigueur & leur énergie.

Montauban, inaccessible à la crainte, & toujours ouvert à l'espérance, communiquait sa fermeté à tous ses camarades. Il rendait le sang par le nez, la bouche & les oreilles. Son visage était si défiguré par la poudre & les cicatrices, qu'on ne pouvait discerner aucun de ses traits ; il

semblait avoir pris une figure nouvelle; ce n'était qu'à sa fermeté tranquille qu'on pouvait le reconnaître. Cet état le rendait encore plus intéressant à ses camarades; & quand il semblait devoir inspirer la pitié, ils ne se laissaient point de l'admirer. C'est le sort de tout Grand-Homme qui lutte contre la fortune.

Ils voguerent pendant trois jours sans tenir de route certaine, & sans prendre de nourriture : ils supporterent leurs maux sans murmurer ni se plaindre : leurs blessures & la faim les avaient réduits dans un état de faiblesse qui les empêchait de se prêter des secours réciproques. Chacun insensible à son sort, & sans attachement à la vie, réservait toute sa pitié pour ses camarades. Enfin, le hasard les jetta au Cap-Corse, tout hérissé d'écueils, qu'ils franchirent par l'habileté de leurs manœuvres. Leur premier soin fut de chercher des vivres : ils trouverent un étang formé par la mer qui était couvert d'huîtres : cette nourriture était trop faible pour rétablir leurs forces épuisées : ils indiquerent un point de réunion,

& se partagerent en trois bandes sur cette côte déserte, dans l'espoir d'y trouver des hommes pour les secourir, ou des animaux qu'ils pussent dévorer. Ils rencontrerent des bufles que leur vîtesse dérobait à leur poursuite : enfin, s'abandonnant à la fortune, ils se déterminerent à gagner le Cap-Lopez, fréquenté par les Negres, qui s'y rendent en affluence pour échanger les productions de leur sol contre des liqueurs fortes & de la clincaillerie. Bien des motifs leur fit prendre cette résolution.

Montauban était connu sur ces côtes qu'il avait plusieurs fois parcourues. Son nom y était respecté, & il en avait été tour-à-tour le défenseur & l'effroi : il avait droit de s'attendre à y trouver d'abondantes ressources ; mais en arrivant ses blessures le firent méconnaître, & on le regarda comme un imposteur qui se parait d'un nom célebre. Il pria les Negres de le conduire chez le Prince Thomas, fils du Roi du pays, dont il avait reçu autrefois un accueil si honorable. Le Prince, en le voyant si pauvre & si défiguré, en eut la

même idée que les autres Negres, qui, comme lui, l'avaient vu avec tout l'appareil du luxe & de l'opulence. Il ne pouvait concevoir que ce fût ce Guerrier magnifique, qui l'avait comblé autrefois de riches présens. Il s'était souvent baigné avec ce Prince, qui avait apperçu les cicatrices d'une blessure qu'il avait reçue à la cuisse. Ce Prince, s'en rappellant le souvenir, lui dit : *Je veux m'assurer si tu es véritablement le Capitaine Montauban ; si tu m'en as imposé, je vais sur le champ te trancher la tête : découvre ta cuisse.* Dès qu'il apperçoit la cicatrice, il reste convaincu de la vérité : il l'embrasse affectueusement, & le retient auprès de lui : il ordonne aux Negres d'avoir toutes sortes d'attentions pour ces malheureux, qui, après avoir souffert le tourment de la faim, se trouverent dans l'abondance.

Montauban, vêtu de riches étoffes dont le Prince le gratifia, fut admis avec ses gens à son audience. Tous furent favorablement accueillis. Il les fit conduire dans les contrées les plus riantes de son Empire. La

foule s'empreſſait ſur leur paſſage : les Negres, qui n'avaient jamais vu de blancs, ne pouvaient ſe perſuader que cette couleur fût naturelle ; enfin, ils furent traités comme s'ils euſſent été les repréſentans d'un grand Monarque. Tandis qu'ils ſe délaſſaient de leurs fatigues, & qu'ils rétabliſſaient leurs forces, on leur annonça qu'un vaiſſeau d'Europe entrait dans le port. Heureuſement c'était un navire Portugais, dont le Capitaine avait été étroitement lié avec Montauban, qui profita de cette occaſion pour paſſer en Amérique avec tous ſes gens. Il fut conduit à Saint-Thomé, d'où un navire Anglais le tranſporta à la Barbade. Le Capitaine, qui ſavait honorer la valeur, lui témoigna toutes ſortes d'attentions ; mais le Général Ruſſel, qui commandait dans cette Iſle, n'uſa pas de la même généroſité : il retint les Flibuſtiers priſonniers de guerre, & blâma le Capitaine du navire pour avoir témoigné tant d'égards à ce Chef de Pirates, qui avait été le plus terrible fléau de ſa Nation. Ce procédé était d'autant plus répréhenſible, que la France

& l'Angleterre étaient alors en paix : ce Commandant parut se reprocher cet acte de rigueur ; & pour le réparer, il adoucit le sort des prisonniers. Il envoya des Médecins & des Chirurgiens pour soigner les malades & panser les blessés : il rendit plusieurs visites à Montauban, qu'il ne pouvait se lasser d'admirer ; & même quelque tems après, il ouvrit sa prison, & rendit la liberté à tous ses gens. Jaloux de mériter l'estime d'un si brave Guerrier, il poussa la générosité jusqu'à lui faire présent d'une somme considérable d'argent pour retourner en Europe avec deux Flibustiers ; il garda les autres, sous prétexte qu'en les relâchant, il multiplierait les ennemis de sa Patrie. Comme je ne me propose point de donner l'Histoire de chaque Flibustier, mais seulement une idée de leur courage désespéré, je n'exposerai que quelques actions qui suffiront pour les faire connaître.

LAURENT.

L'on ignore quelle a été la Patrie du Capitaine Laurent; mais comme il a toujours fait la guerre avec les Français, & sous leur pavillon, il est à présumer qu'il était né parmi eux. Il est vrai qu'il fit son apprentissage de mer avec les Espagnols; mais il en fut dans la suite la terreur & le fléau: il en conserva toujours quelques usages; & sans la haine qu'il leur avait vouée, on eût jugé à son extérieur qu'il était Espagnol. A leur exemple, il portait une épaisse & longue moustache, dont il était aussi curieux que Jean de Castro était jaloux de la sienne. On raconte que ce Vieillard, qui fut un des premiers Conquérans de l'Inde, se trouvant dans un grand besoin d'argent, se coupa une de ses moustaches, & que sur

ce gage il demanda aux habitans de Goa vingt mille piſtoles à emprunter. Cette ſomme lui fut comptée ; & quelque tems après il la rendit, & retira ſa mouſtache. Laurent avait le même attachement pour la ſienne. Sa taille giganteſque & bien priſe, ſes traits majeſtueux & réguliers, ſa dextérité dans tous les exercices, en impoſaient à ſes camarades : auſſi craint que le plus grand Capitaine Flibuſtier, il eut le ſecret de ſe faire aimer, & le privilege d'être admiré.

Ses mœurs, bien différentes de celles des autres Chefs de Flibuſtiers, font préſumer qu'il reçut une éducation ſoignée. Ennemi de l'excès & de l'intempérance, il ſe livrait avec modération aux voluptés, & n'en paraiſſait touché qu'autant qu'elles étaient délicates. Il avait toujours ſur ſon bord des violons & toutes ſortes d'inſtrumens pour diſſiper les ennuis de la navigation. Cette paſſion pour la muſique décele une ame tendre & ſenſible. Il paraiſſait né pour les Arts ; goût extrêmement rare parmi des hommes qui reſſemblaient à des

animaux, dont ils avaient la férocité. Il ſortait quelquefois de ſon caractere; & alors ſa vivacité dégénérait en emportement. L'habitude de commander ſemblait le diſpenſer d'être toujours maître de lui; mais en général, il avait une politeſſe naturelle : noble & libre avec enjouement, il n'eût point été déplacé dans un cercle de Courtiſans délicats. A force de vivre avec des hommes agreſtes & ſans mœurs, il avait contracté l'habitude de blaſphêmer. La Religion & ſes Myſteres étaient l'objet ordinaire de ſes ſarcaſmes ſacrileges; & il ne reſpectait pas plus Dieu que les ennemis qu'il avait à combattre.

Après s'être fait une grande réputation de valeur contre les Flibuſtiers de Saint-Domingue, de la Tortue & de la Jamaïque, il fut pris dans un combat; & devenu leur priſonnier, il s'enrôla dans leur Milice, pour ſe venger des Eſpagnols, dont il croyait avoir droit de ſe plaindre, ou plutôt qu'il haïſſait, parce qu'il les croyait auſſi ſuperſtitieux qu'il était impie. La réputa-

tion

tion de sa valeur, établie sur toutes les mers de l'Amérique, le dispensa de passer par les grades subalternes. Van-Horn & Michel le Basque le choisirent pour Associé; & dès ce moment il devint la terreur des Espagnols, dont il avait été jusqu'alors l'invincible soutien.

Tandis que ses Collegues faisaient leurs préparatifs pour aller en course, il les précéda, & se mit seul en mer. Les Espagnols, accoutumés à vaincre sous ses ordres, crurent qu'ils seraient encore invincibles en combattant contre lui. Informés qu'il était en mer, ils détacherent plusieurs barques pour lui donner la chasse; & l'ayant découvert ils arborerent pavillon Français, dans l'espoir de le surprendre par cette ruse surannée; mais à leurs manœuvres il reconnut facilement qu'ils étaient Espagnols; & en effet, c'était l'Amiral & le Vice-Amiral des galions du Roi d'Espagne, dont chacun portait quinze cens hommes & soixante pieces de canon. Laurent, malgré son intrépidité naturelle, ne put se dissimuler la grandeur du danger: il

employa, pour l'éviter, les plus ſavantes manœuvres; mais les Eſpagnols le réduiſirent à la néceſſité de combattre : alors il ne prit conſeil que du déſeſpoir, qui ſert ſouvent ceux qui n'ont plus de reſſource. Il exhorte ſes compagnons à ſuivre ſon exemple : *Vous n'avez*, leur dit-il, *que l'alternative de la victoire ou de la mort : vous avez trop d'expérience pour vous déguiſer le péril; vous avez trop de courage pour le craindre : il s'agit ici d'attaquer & de ſe défendre en même-tems : il faut mettre en uſage la ruſe, la valeur & la témérité : ſongez qu'en tombant au pouvoir de nos ennemis, nous n'avons que des opprobres & des tourmens à en attendre : peut-être nous feront-ils expirer au milieu des plus infâmes ſupplices : dérobons-nous à leur barbarie; & pour nous y ſouſtraire, combattons en dignes Flibuſtiers.*

Tous ſes camarades, animés par ce diſcours, s'écrient : *Combattons, combattons!* Il profite de leur ardeur impatiente; & pour les mettre dans la néceſſité de vaincre, il ap-

pelle celui qu'il croit le plus déterminé, & lui ordonne de mettre le feu au magasin aux poudres, en cas qu'on soit en danger d'être pris. Cette effrayante Sentinelle se plaça près des soutes avec une mêche allumée. Laurent, avec une contenance fiere & tranquille, fait ses dispositions pour l'attaque & la défense : il range ses Fusiliers sur les deux bords de son vaisseau ; & leur montrant les galions d'Espagne : *C'est-là*, leur dit-il, *qu'il faut aller : faisons un feu terrible ; c'est par ce seul moyen que nous pourrons réussir à passer entre ces deux vaisseaux.* Cet ordre fut scrupuleusement exécuté : ils essuyerent d'abord tout le feu de l'artillerie Espagnole : ils y répondirent à coups de fusils ; & cette premiere décharge fut si meurtriere & si bien dirigée, que quarante-huit Espagnols tomberent expirans. Le Capitaine Laurent, prodigue de sa vie, semble se multiplier : on le voit à tous les coins de son vaisseau : il est atteint d'un coup de canon qui lui froisse la cuisse. Tout son équipage tombe dans la consternation : il rassure ses

gens, & parcourt ſon vaiſſeau pour ſe faire voir à eux & aux ennemis, qui dirigeaient tous leurs coups contre lui. Il tenait un ſabre d'une main, & le piſtolet de l'autre; un déluge de feu menaçait ſa tête : il ne pouvait ſe perſuader qu'il pût mourir; plus jaloux encore de vaincre que de ſe ſauver par la fuite, il ſe montre tour-à-tour Capitaine & Soldat. Comme il était le plus habile Canonier de toute l'Amérique, il veut lui-même pointer le canon, & dirige ſi bien ſon coup, qu'il briſe le mât de l'Amiral Eſpagnol, & le met hors d'état de combattre. Le Commandant de l'autre vaiſſeau, reſté ſeul, n'oſe tenter l'abordage : il ſavait que quand les Flibuſtiers ne pouvaient vaincre, ils faiſaient ſauter leur vaiſſeau, & enveloppaient leurs vainqueurs dans leur déſaſtre, plutôt que de ſe rendre priſonniers. Laurent, ſurpris de ſon inaction, en profite pour faire à ſa vue une glorieuſe retraite, ſans être inquiété.

Toute l'Europe retentit d'une ſi belle défenſe. Louis XIV, pour ré-

compenser la valeur du Capitaine Laurent, qui, comme nous avons dit, avait tué le Capitaine Van-Horn, lui envoya des lettres de grace, qu'il ne sollicitait pas. Les Flibustiers, accoutumés à vivre libres & indépendans, ne craignaient point d'être recherchés pour un meurtre. Errans sur les mers, ils y jouissaient de l'impunité. La désolation se répandit dans toutes les possessions Espagnoles : l'Amiral devint l'objet de l'exécration publique. Il fut mis au Conseil de Guerre, qui le condamna à perdre la tête.

Laurent, sans avoir vaincu, s'était couvert de gloire. Tous les Chefs des Flibustiers le rechercherent pour l'associer à leurs entreprises. Braha, Jonquet, Michel le Basque & le Sage, Chefs de Flibustiers, également éprouvés par leur courage, & célebres par leurs succès, se joignirent à lui pour aller en course sur les côtes de Carthagène. Les habitans de cette Ville, avertis que cette tempête allait fondre sur eux, armerent à leurs dépens deux vaisseaux de trente-huit pieces de canon, dont

chacun portait quatre cens hommes : ils joignirent encore à ces deux vaiſſeaux un bâtiment de ſix pieces de canon & de cent hommes d'équipage. Ils mirent à la voile avec la confiance de purger leur mer de ce Peuple de Pirates, qu'ils furent chercher vers la Baye de Seine, où ils avaient établi leur croiſiere ; mais s'étant apperçus qu'ils étaient beaucoup plus forts & plus nombreux qu'ils ne ſe l'étaient figuré, ils ne ſongerent plus qu'à faire leur retraite. Laurent, avide de ſaiſir ſa proie, leur livre un combat qui dura huit heures : il prit leur Amiral, & il n'eut que vingt hommes tués ou bleſſés. Le Vice-Amiral combattit avec courage ; mais après une longue réſiſtance, Jonquet le prit à l'abordage.

Le ſuccès de cette expédition les rendait plus forts & plus redoutables, ſans les rendre plus riches ; mais ils étaient moins paſſionnés pour la gloire que pour le butin. Ce n'était point pour le ſtérile honneur de vaincre, qu'ils avaient les armes à la main : ainſi, Laurent & Michel le

Basque formerent une nouvelle société, avec serment de partager également le butin. Ils mirent à la voile pour la Baye des Honduras, où le Capitaine Michel arriva le premier. Laurent, dans sa traversée, se rendit maître d'un vaisseau de quatorze canons, chargé de quinquina. Il fut beaucoup plus flatté d'y trouver quarante-sept livres d'or; c'était ce précieux métal qui allumait sa cupidité. Il s'empara encore de deux autres navires Espagnols, & fut rejoindre Michel le Basque, qu'il quitta aussi-tôt pour aller vendre sa prise à Saint-Domingue. Je vais l'oublier un moment pour donner une idée de son Associé.

Michel le Basque, ainsi appellé du nom de la Biscaye où il était né, se signala par des actions si hardies, qu'elles manquent de vraisemblance. Tout ce qui sort de l'ordre ordinaire est injustement rangé parmi les fables. Il fut presque toujours en société avec les plus fameux Chefs des Flibustiers, auxquels il ne céda point en courage. Dans une de ses expéditions où il n'avait point d'As-

socié, il eut l'audace d'attaquer avec son navire un galion du Roi d'Espagne, où il y avait un million de piastres. Malgré l'inégalité du nombre & des deux vaisseaux, il monte comme un furieux à l'abordage, & après un combat sanglant il se rend maître du galion : possesseur de tant de richesses, il renvoya les prisonniers sans en exiger de rançon. En les mettant à terre, il les chargea d'une lettre pour le Gouverneur : *Je suis*, lui marquait-il, *extrêmement reconnaissant du bon navire que vous m'avez envoyé, & plus encore de ce qu'il contenait : si vous en avez encore quelques-uns de trop, je vous prie de me les envoyer ; je vous en rendrai bon compte ; j'attendrai quelques jours : mais n'allez pas les détacher sans qu'ils soient chargés d'argent ; car en ce cas, je vous préviens que je ne ferai point de quartier aux hommes.*

Dans une autre expédition qu'il fit avec le Capitaine Brouage, auquel Laurent avait laissé le Commandement de son navire, il apperçut deux vaisseaux Hollandais à la hauteur

hauteur de la Havane : il était informé que ces deux vaisseaux avaient été chargés à Carthagène pour le compte des Espagnols, & qu'ils apportaient deux cens mille écus d'or & d'argent pour la rançon d'un Évêque du Mexique, pris en passant en Europe. Michel, excité par l'appât du butin, attaque ces deux vaisseaux, & s'en rend maître à l'abordage. Les Hollandais, humiliés de leur défaite, lui dirent : *Que s'il avait été seul il n'aurait point enlevé leurs navires. Eh bien!* répond Michel, d'un ton fier & assuré, *recommençons le combat ; je consens que le Capitaine Brouage reste spectateur oisif de l'action.* Les Hollandais, loin d'accepter ce défi, n'eurent rien de plus pressé que de mettre à la voile. Michel & Brouage furent rejoindre le Capitaine Laurent.

Sa réputation & ses succès déterminerent plusieurs Braves à quitter l'Europe pour aller en Amérique se signaler sous ses ordres. Le plus célebre de ces Aventuriers fut Montbart, Gentilhomme du Languedoc, qui, né avec beaucoup de courage,

& célebre par ſes actions, en ternit l'éclat par des traits de cruauté. Le récit des excès commis par les Eſpagnols dans le Nouveau-Monde, lui inſpira contr'eux une haine implacable. Le deſir de venger les Nations & l'humanité outragée, le rendit lui-même barbare. Son imagination ébranlée par les récits merveilleux qu'on faiſait en Europe des expéditions des Freres de la Côte, lui fit naître le deſir d'aller les joindre dans le Nouveau-Monde. Ce fut moins pour s'enrichir que pour exterminer les objets de ſon averſion, qu'il conſentit à s'expatrier. A peine fut-il en mer, qu'il rencontra un vaiſſeau Eſpagnol beaucoup plus fort que le ſien. A l'aſpect de cette proie délicieuſe, il harangue ſes compagnons avec tant d'enthouſiaſme, qu'il leur inſpire ſa confiance & ſon audace. Il ordonne l'attaque & l'abordage. Pour donner l'exemple il s'élance le premier ſur le vaiſſeau Eſpagnol, fond, le ſabre à la main, ſur ceux qui oſent lui réſiſter ; & ſans examiner ce que font ſes gens, il ſemble ambitionner l'honneur de vaincre ſans leur concours :

il parcourt d'un bout à l'autre le vaiſſeau ennemi, & voit avec complaiſance, qu'il eſt jonché de morts tombés ſous ſes coups. Ses compagnons, que ſon exemple avait rendus auſſi furieux que lui, eurent à ſe féliciter d'un ſuccès qui ne fut que le prélude de courſes plus brillantes. Poſſeſſeurs d'un ſi riche butin, ils regarderent l'or du Mexique comme un patrimoine dont ils allaient jouir. Montbart, indifférent aux richeſſes, leur abandonna toute ſa portion; & ce ſacrifice, qui ne lui coûta aucun effort, le rendit leur idole. Il ne parut ſenſible qu'au plaiſir inhumain de raſſaſier ſes yeux du ſpectacle des cadavres entaſſés les uns ſur les autres.

Dès qu'il fut arrivé en Amérique, il voulut être de toutes les chaſſes-parties les plus périlleuſes. Fidele à ſa haine, il maſſacra tant d'Eſpagnols qu'ils lui donnerent le ſurnom d'*Exterminateur*. C'était contr'eux ſeuls que ſon cœur était inacceſſible à la pitié; & même il ne trempa jamais ſes mains que dans le ſang de ceux qu'il trouvait armés : ce n'était que dans la

Univers... BIBLIOTHECA Ottaviensis

mêlée qu'il aimait à ſacrifier ces odieuſes victimes. Humain & généreux envers les autres Nations, il n'y eut que les Eſpagnols qui le firent déroger à ſon caractere. Ces traits de férocité furent adoucis par pluſieurs actes de bienfaiſance, & ſur-tout par un déſintéreſſement inconnu juſqu'alors parmi les autres Flibuſtiers. De retour en France, où ſa valeur exigeait des récompenſes, il n'eſſuya que des perſécutions. La Cour d'Eſpagne fit de vives inſtances pour qu'il fût puni comme un brigand ſouillé de meurtres. On porta la complaiſance, non pas juſqu'à prononcer ſon arrêt de mort, mais on le laiſſa languir dans un injurieux oubli; & même les Miniſtres lui firent dire de ſe tenir caché. Le vengeur de ſa Nation traîna une vie fugitive, tantôt chez l'Étranger, & tantôt dans l'obſcurité d'une Province où il vivait inconnu.

ALEXANDRE.

ALEXANDRE, Gentilhomme Français, ſans fortune, crut pouvoir réparer l'injuſtice du ſort, en embraſſant la profeſſion de Flibuſtier. Pluſieurs Français d'un rang diſtingué, lui en avaient déja donné l'exemple; & rien ne paraiſſait plus beau que des richeſſes acquiſes par la valeur. Alexandre, auſſi pauvre que courageux, eut l'ambition de ſe rendre auſſi célebre en Amérique, que le Héros Macédonien, dont il portait le nom, s'était rendu illuſtre en Aſie. La nature avait épuiſé toutes les graces pour le former. La beauté eſt ſouvent un don dangereux; & quand on eſt aſſuré de plaire, on ſe diſpenſe aiſément d'acquérir les qualités qui rendent eſtimable. Alexandre, avec des traits réguliers & touchans, était robuſte & vigoureux.

Il fut ſurnommé *Bras-de fer*, à cauſe de la force de ſon poignet. Auſſi ſage à former des projets, que hardi dans l'exécution, il ne s'abandonnait aux ſaillies de ſon courage que quand la néceſſité ne lui laiſſait d'autres reſſources que le déſeſpoir & la témérité : fier du titre de Gentilhomme, il dédaigna de s'aſſocier avec les autres Chefs des Flibuſtiers, ne voulant point avoir pour ſes égaux, ceux que le haſard de la naiſſance avait rendu ſes inférieurs. Ainſi, il ne fit jamais la guerre avec des flottes, mais avec un ſeul vaiſſeau, nommé *le Phénix*, que les curieux allaient voir comme une Citadelle imprenable : quoiqu'il fût économe juſqu'à l'avarice, il avait le ſecret d'avoir toujours ſous ſes ordres les plus braves des Aventuriers, parce qu'il renonçait à ſon ſyſtême économique quand il s'agiſſait de récompenſer les ſervices & la valeur : il ſavait encore ſe les attacher par l'intérêt de leur amour-propre, en leur attribuant toute la gloire des ſuccès. *C'était*, diſait-il, *eux qui avaient*

tout fait : il semblait n'avoir été que le témoin de leurs actions.

Les mers de l'Amérique furent le théatre où il déploya sa valeur & sa prudence : heureux dans toutes ses courses, il rentra toujours chargé de butin. Possesseur tranquille des richesses acquises par tant de périls, il se préserva des vices des autres aventuriers, qui consumaient en un jour le fruit d'une campagne. Je n'entrerai point dans le détail de ses actions ; je n'offrirais qu'une continuité de vaisseaux attaqués & pris à l'abordage avec des forces inégales. Une seule de ces expéditions suffit pour le faire connaître.

Alexandre s'étant mis en mer, fut assailli d'une tempête qui ne lui laissait voir qu'une mort prochaine. Ses mâts brisés lui ôterent la ressource des manœuvres. Ce désastre ne fut que le prélude d'un malheur plus grand. Le tonnerre mit le feu aux poudres, qui firent sauter la moitié du vaisseau : l'autre moitié fut bientôt submergée. On était heureusement près de la terre : Alexandre se sauve à la nage avec quarante de ses

Flibustiers; ils abordent dans une Isle habitée par des Sauvages, qui, passionnés pour leur indépendance, avaient en horreur les Européens, qu'ils regardaient comme un Peuple exterminateur. Ce séjour ne lui offrait que des miseres & la mort : il fit rassembler les débris de son vaisseau, d'où l'on tira les choses les plus utiles à une situation aussi critique : il se précautionne contre les surprises des Indiens, qui erraient sans cesse dans les bois & sur les bords de la mer. Les Flibustiers, obligés d'aller chercher des subsistances, furent enfin découverts. Les Sauvages se rassemblent, & pleins de confiance dans leur nombre, ils fondent sans ordre & sans frein, sur ces étrangers. Les Aventuriers, mieux disciplinés, font un grand carnage de cette multitude confuse : ils font quelques prisonniers, qu'ils relâchent après les avoir bien traités, dans l'espoir d'en tirer quelques secours; mais avant de les renvoyer, Alexandre eut la prudence de leur faire connaître les ravages que pouvait causer un mousquet : il en fit l'expérience devant eux;

eux ; & tirant ſur des animaux, il les fit tomber morts & percés de coups en leur préſence. Ils en parurent également ſurpris & épouvantés. Sur le récit qu'ils en firent à leur retour aux autres Indiens, dès ce moment ils réſolurent de n'avoir plus de démêlés avec ces étrangers.

Pendant que ces Aventuriers, guidés par leur déſeſpoir, ſe promenaient ſur le rivage pour découvrir un navire qui pût les tirer d'un lieu ſi dangereux, ils apperçurent un vaiſſeau armé en guerre, dont l'équipage venait puiſer de l'eau dans cette Iſle : ils délibérerent ſur le parti qu'il convenait de prendre. Ceux qui s'ennuyaient le plus de ce triſte ſéjour, furent d'avis de ſe mettre à la diſcrétion du Capitaine, & de le prier de les prendre ſur ſon bord : d'autres, convaincus que le cœur des Eſpagnols, touché de leur malheur, ſerait ſuſceptible de pitié, opinerent qu'il fallait ſe rendre : *Et moi*, dit le Capitaine Alexandre, *je ſuis d'avis d'attaquer*. Le poids de ſon autorité l'emporta ; & tous déſé-

rerent à ſon avis. Auſſi-tôt il fait ſes diſpoſitions pour l'attaque : il fait cacher ſes gens derriere des bois touffus, d'où, après avoir lâché leurs coups, ils ſe retiraient impunément par des routes inconnues aux Eſpagnols, qui, ſans les appercevoir, voyant tomber la mort au milieu d'eux, mirent ventre à terre pour mieux ſe garantir du feu d'un ennemi inviſible. Les Aventuriers furent ſurpris à leur tour de ne plus voir perſonne : incertains ſi les Eſpagnols s'étaient retirés, ou s'ils leur avaient dreſſé des embûches, ils ne ſavaient quel parti prendre. L'intrépide Alexandre, oubliant qu'il eſt Chef, ſe charge d'aller lui-même à la découverte : il eſt apperçu par les Eſpagnols, qui fondent auſſi-tôt ſur lui : il ſe bat en retraite, pour ne pas ſuccomber ſous le nombre : il porte un coup de ſabre à celui qui marchait à leur tête ; mais ce coup ne fit que gliſſer. Il allait redoubler, lorſqu'une racine d'arbre le fit tomber. Son adverſaire, le voyant ſans défenſe, ſe flatte d'en venir aiſément

à bout. Alexandre à demi-relevé, ſe ſoutient d'une main, & de l'autre tenant ſon ſabre, lui porte un ſi rude coup, qu'il le déſarme : alors il s'écrie : *A moi, camarades, à moi!* Ils accourent & s'élancent comme des furieux ſur leur proie : ils prennent les ennemis en flanc, en queue & à dos, & en font un ſi grand carnage, qu'il n'en réchappe aucun. Ils combattirent juſqu'à ce qu'il n'y en eut plus de vivans.

C'était vaincre ſans fruit, puiſque cette victoire ne leur fourniſſait point de nouvelles reſſources. Alexandre, fertile en moyens, conçoit le hardi projet de ſe rendre maître du vaiſſeau : il fait prendre à ſes gens les habits & les bonnets des morts ; & à la faveur de ce déguiſement ils s'avancent vers le vaiſſeau, où les Eſpagnols les reçurent comme s'ils euſſent été leurs Camarades ; mais ils furent bientôt tirés d'erreur : les Flibuſtiers firent main-baſſe ſur tous ceux qui étaient reſtés, & s'en rendirent les maîtres. Alexandre y trouva de grandes & d'abondantes proviſions : auſſi-tôt il mit à la voile pour Saint-

Domingue, où ſe fit le partage du butin. Après avoir élevé ſa fortune, il eut le ſecret d'en jouir.

FIN.

APPROBATION.

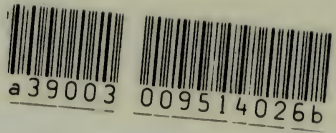
J'ai lu par l'ordre de Monſeigneur le Garde des Sceaux, l'Hiſtoire des Flibuſtiers, *& je n'y ai rien trouvé qui puiſſe en empêcher l'impreſſion. Donné à Paris, le 5 de Février 1781.*

PHILIPPE DE PRÉTOT,
des Académies d'Angers & de Rouen.

De l'Imprimerie de VALLEYRE, l'aîné, rue de la Vieille-Bouclerie.

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Échéance

The L
University
Date


a39003 009514026b